Jahrbuch des Deutschen Juristen-Vereins

1900

1900.

W. v. Essen & W. Jacoby
HAMBURG.

(Inhaber: Waldemar v. Essen. Etablirt 1869.)



Befrachtung von Dampfern

für See-, Fluss- und Kanal-Schifffahrt. Einzelreisen, Rundreisen und längere Perioden.

—

Uebernahme von:

Kauf, Bau und Construction

jeglicher Art Dampfer und Leichter-Fahrzeuge.

—

Ueberseeische Güter-Beförderung.



Telegramm-Adresse: „Steam“.

Giro-Conto: Reichsbank. Bank-Conto: Deutsche Bank.



Protektor des Deutschen Flotten-Vereins.

Kgl. Hofphot. J. C. Schaarwächter, Berlin.



Präsident des Deutschen Flotten-Vereins.

Kgl. Hofphot. J. C. Schaarwächter, Berlin.



des

Deutschen Flotten-Vereins.

1900.



Eigenthum des Deutschen Flotten-Vereins.



Herausgegeben

vom

Sekretariat des Deutschen Flotten-Vereins.

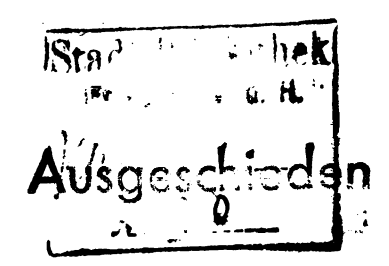


Berlin 1900.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71.


Ausgeschieden

Vorrede.

Das „Jahrbuch des Deutschen Flotten-Vereins" verfolgt das große Ziel des Vereines selbst, nämlich Aufklärung zu schaffen über das Seewesen und dessen Bedeutung. Den Anstoß zur Ausführung gaben die unzählbaren Anfragen, welche beim Deutschen Flotten-Verein über maritime Dinge einliefen. Es kam daher darauf an, ein Nachschlagebuch zu schaffen. Aber ein Nachschlagebuch allein konnte nicht genügen; der Ueberzeugung von der Möglichkeit, eine große Flotte dem Reiche zu schaffen, und von der Nothwendigkeit einer großen Flotte mußte wenigstens mittelbar Ausdruck gegeben werden! Es sind zu diesem Zwecke zunächst die Finanzen der einzelnen Staaten des Reiches, sodann der Außenhandel der Nationen eingehend behandelt. Es folgen eine Uebersicht über den Stand der Kriegsflotten und die Marine-Budgets aller Staaten und die Kriegsflotten selbst.

Der Leser wird beim Studium der Angaben dieser Abschnitte finden, daß die Finanzen die Schaffung einer großen Flotte gestatten, unser Handel und die Ueberlegenheit der in Betracht kommenden fremden Flotten aber dieselbe verlangen. Es darf bei Betrachtung der Tabelle auf Seite 140 und 141 nicht übersehen werden, daß bei der deutschen Flotte eine Zahl von Schiffen für viele Jahre im Voraus festgesetzt ist, was für die anderen Flotten nicht zutrifft.

Mit den Karten wird bezweckt, möglichst Vieles auf möglichst geringem Raume übersichtlich zu zeigen; die Entfernungstabellen gestatten mit etwas Kombination auch die Bestimmung von Entfernungen zwischen vielen der genannten Orte untereinander.

Zu beachten dürfte sein, daß die Angaben über die Handelsflotte nicht verwechselt werden dürfen mit den Angaben über den Handel selbst.

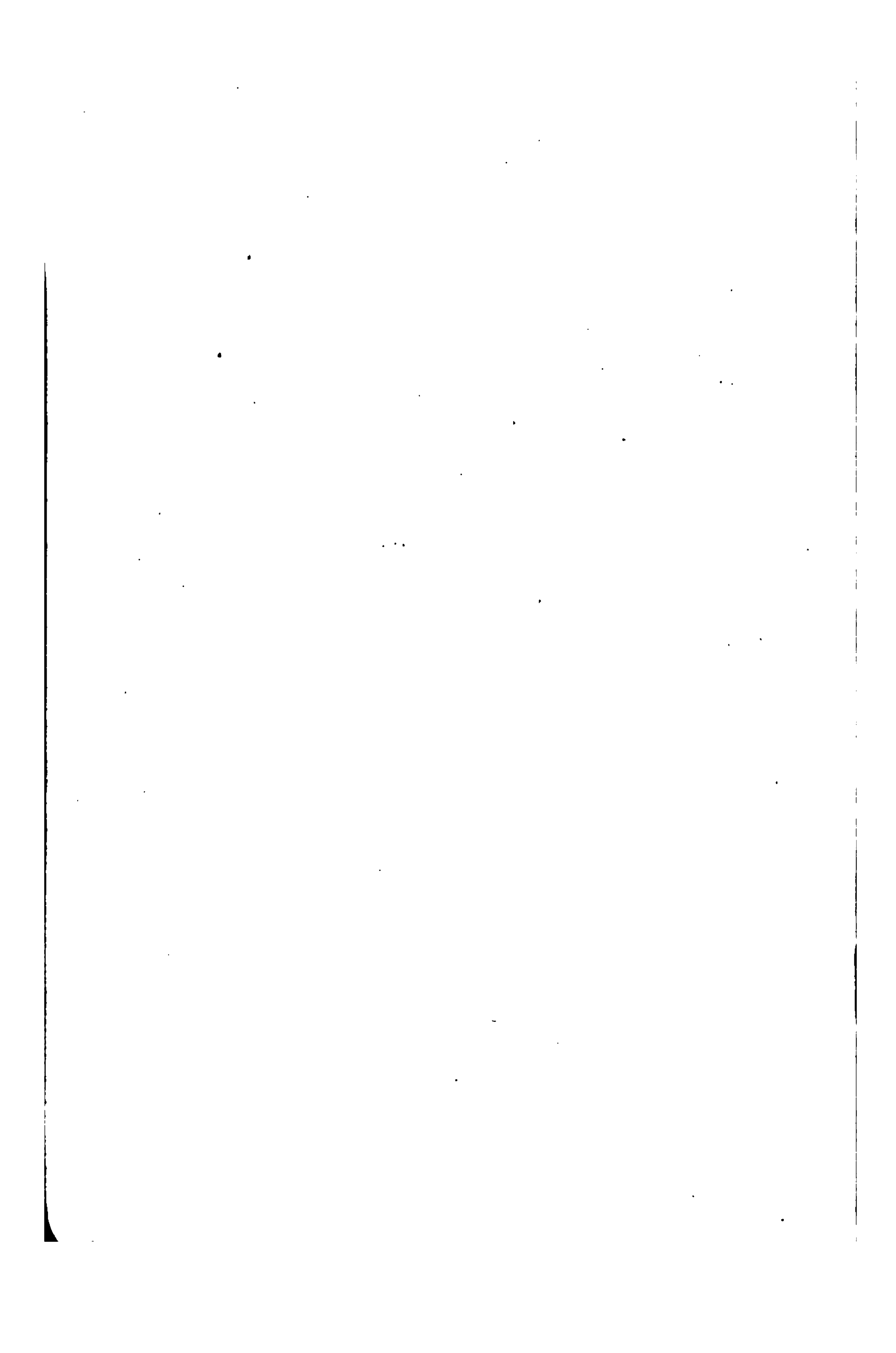
Die Angaben über die Rhedereien, Werften 2c. sind durch direkte Anfrage bei den Betheiligten selbst ermittelt. Die Herausgeber werden für jede Berichtigung und Vervollkommnung dankbar sein. Leider sind einige Anfragen unbeantwortet geblieben und die Auskunft hat aus Druckwerken beschafft werden müssen. Sollten indessen Fehler untergelaufen sein, so kann das nur kleine Zahlen betreffen, wodurch die Gesammtangaben so gut wie gar nicht betroffen werden.

Die Hochseefischerei ist sehr eingehend behandelt, da ihr in Deutschland immer noch nicht genügende Beachtung geschenkt werden dürfte.

Die Skizzen zeigen nur die neueren Fahrzeuge aller Flotten, weil die älteren Schiffe wenig Beachtung verdienen.

Leider verbot es der Raum, noch andere Gebiete, wie Wohlfahrtseinrichtungen, Flaggentafeln, Seerecht, Yachtwesen 2c. aufzunehmen. Es sei das späteren Ausgaben dieses Buches vorbehalten.

Inhalts-Verzeichniß.



Kalender und Gezeitentafel.

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	Januar Wochentag	Vormittags Zeit	Vormittags Höhe	Nachmittags Zeit	Nachmittags Höhe	Februar Wochentag	Vormittags Zeit	Vormittags Höhe	Nachmittags Zeit	Nachmittags Höhe	Mondphasen Januar	Mondphasen Februar
		h m	m	h m	m		h m	m	h m	m		
1	Montag	0 28	3,22	0 58	3,06	Donnerstag	1 48	3,46	2 21	3,22	●	
2	Dienstag	1 16	3,32	1 46	3,08	Freitag	2 36	3,54	3 7	3,24		
3	Mittwoch	2 1	3,39	2 34	3,13	Sonnabend	3 22	3,53	3 51	3,24		
4	Donnerstag	2 48	3,41	3 20	3,14	Sonntag	4 5	3,49	4 37	3,16		
5	Freitag	3 35	3,43	4 8	3,10	Montag	4 50	3,37	5 17	3,07		
6	Sonnabend	4 22	3,38	4 53	3,04	Dienstag	5 31	3,20	5 55	3,00		☽
7	Sonntag	5 8	3,27	5 38	2,93	Mittwoch	6 15	3,06	6 38	2,93	☽	
8	Montag	5 51	3,17	6 23	2,86	Donnerstag	7 6	2,92	7 36	2,92		
9	Dienstag	6 41	3,06	7 14	2,82	Freitag	8 24	2,81	8 54	2,94		
10	Mittwoch	7 39	2,95	8 15	2,80	Sonnabend	9 46	2,81	10 16	3,05		
11	Donnerstag	8 53	2,89	9 31	2,90	Sonntag	11 5	2,85	11 24	3,15		
12	Freitag	10 12	2,91	10 46	3,02	Montag	—	—	0 9	2,91		
13	Sonnabend	11 25	2,95	11 47	3,15	Dienstag	0 20	3,23	1 0	2,99		
14	Sonntag	—	—	0 26	2,98	Mittwoch	1 4	3,30	1 42	3,02		○
15	Montag	0 40	3,24	1 17	3,00	Donnerstag	1 41	3,34	2 18	3,04	○	
16	Dienstag	1 22	3,30	1 58	3,01	Freitag	2 16	3,35	2 50	3,07		
17	Mittwoch	2 2	3,31	2 39	3,01	Sonnabend	2 50	3,35	3 20	3,08		
18	Donnerstag	2 38	3,32	3 11	3,02	Sonntag	3 18	3,36	3 45	3,09		
19	Freitag	3 9	3,32	3 42	3,02	Montag	3 47	3,29	4 12	3,07		
20	Sonnabend	3 41	3,28	4 14	2,97	Dienstag	4 18	3,18	4 40	3,03		
21	Sonntag	4 14	3,23	4 44	2,93	Mittwoch	4 52	3,09	5 11	3,00		
22	Montag	4 45	3,15	5 16	2,89	Donnerstag	5 28	2,99	5 47	2,99		☾
23	Dienstag	5 22	3,05	5 50	2,86	Freitag	6 7	2,89	6 31	2,96	☾	
24	Mittwoch	6 3	2,98	6 26	2,85	Sonnabend	7 6	2,81	7 41	2,94		
25	Donnerstag	6 44	2,89	7 14	2,84	Sonntag	8 28	2,74	9 6	3,02		
26	Freitag	7 45	2,79	8 21	2,84	Montag	9 55	2,79	10 32	3,14		
27	Sonnabend	9 2	2,78	9 42	2,95	Dienstag	11 16	2,90	11 41	3,27		
28	Sonntag	10 26	2,84	10 59	3,08	Mittwoch	—	—	0 19	3,05		●
29	Montag	11 39	2,92	—	—							
30	Dienstag	0 1	3,24	0 37	3,01						●	
31	Mittwoch	0 59	3,36	1 33	3,13							

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25 m zu subtrahiren.)

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	März							April							Mondphasen	
	Wochentag	Vormittags			Nachmittags			Wochentag	Vormittags			Nachmittags			März	April
		Zeit		Höhe	Zeit		Höhe		Zeit		Höhe	Zeit		Höhe		
		h	m	m	h	m	m		h	m	m	h	m	m		
1	Donnerstag	0	42	3,42	1	16	3,15	Sonntag	1	54	3,51	2	22	3,29		
2	Freitag	1	32	3,50	2	4	3,24	Montag	2	37	3,47	3	0	3,29		
3	Sonnabend	2	18	3,54	2	49	3,29	Dienstag	3	20	3,37	3	41	3,26		
4	Sonntag	3	0	3,56	3	30	3,27	Mittwoch	4	3	3,24	4	22	3,20		
5	Montag	3	41	3,46	4	7	3,20	Donnerstag	4	47	3,06	5	4	3,14		
6	Dienstag	4	25	3,30	4	48	3,12	Freitag	5	32	2,93	5	44	3,10		☽
7	Mittwoch	5	9	3,13	5	29	3,04	Sonnabend	6	19	2,82	6	37	3,04	☽	
8	Donnerstag	5	50	2,97	6	10	3,00	Sonntag	7	24	2,71	7	48	2,96		
9	Freitag	6	41	2,84	7	5	2,97	Montag	8	43	2,69	9	7	2,99		
10	Sonnabend	7	55	2,71	8	21	2,94	Dienstag	10	0	2,75	10	20	3,08		
11	Sonntag	9	17	2,69	9	45	3,01	Mittwoch	11	6	2,82	11	16	3,13		
12	Montag	10	39	2,78	10	57	3,08	Donnerstag	11	55	2,89	—		—		
13	Dienstag	11	44	2,85	11	52	3,16	Freitag	0	3	3,20	0	38	2,95		
14	Mittwoch	—		—	0	34	2,91	Sonnabend	0	42	3,24	1	11	3,03		○
15	Donnerstag	0	39	3,22	1	15	2,97	Sonntag	1	18	3,25	1	43	3,11	○	
16	Freitag	1	16	3,28	1	48	3,01	Montag	1	53	3,25	2	13	3,16		
17	Sonnabend	1	49	3,32	2	20	3,07	Dienstag	2	27	3,23	2	41	3,19		
18	Sonntag	2	24	3,31	2	49	3,11	Mittwoch	2	58	3,17	3	13	3,22		
19	Montag	2	53	3,27	3	14	3,11	Donnerstag	3	31	3,12	3	48	3,22		
20	Dienstag	3	22	3,22	3	39	3,13	Freitag	4	11	3,04	4	24	3,20		
21	Mittwoch	3	51	3,13	4	9	3,10	Sonnabend	4	51	2,93	5	5	3,18		
22	Donnerstag	4	24	3,03	4	44	3,08	Sonntag	5	36	2,86	5	56	3,09		☾
23	Freitag	5	4	2,94	5	20	3,05	Montag	6	35	2,79	7	3	3,03	☾	
24	Sonnabend	5	47	2,85	6	8	3,04	Dienstag	7	53	2,73	8	26	3,02		
25	Sonntag	6	48	2,76	7	17	3,00	Mittwoch	9	15	2,79	9	45	3,11		
26	Montag	8	7	2,69	8	42	3,00	Donnerstag	10	30	2,89	10	55	3,21		
27	Dienstag	9	35	2,77	10	10	3,09	Freitag	11	34	2,99	11	54	3,34		
28	Mittwoch	10	56	2,89	11	19	3,23	Sonnabend	—		—	0	24	3,11		●
29	Donnerstag	11	57	3,01	—		—	Sonntag	0	43	3,39	1	13	3,21		
30	Freitag	0	16	3,34	0	50	3,12	Montag	1	33	3,38	1	57	3,28	●	
31	Sonnabend	1	5	3,46	1	38	3,23									

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25 m zu subtrahiren.)

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	Mai Wochentag	Vormittags Zeit h m	Vormittags Höhe m	Nachmittags Zeit h m	Nachmittags Höhe m	Juni Wochentag	Vormittags Zeit h m	Vormittags Höhe m	Nachmittags Zeit h m	Nachmittags Höhe m	Mondphasen Mai	Mondphasen Juni
1	Dienstag	2 18	3,32	2 38	3,27	Freitag	3 30	3,14	3 35	3,37		
2	Mittwoch	3 0	3,22	3 18	3,28	Sonnabend	4 11	3,07	4 16	3,31		
3	Donnerstag	3 44	3,12	3 57	3,24	Sonntag	4 52	2,99	4 55	3,23		
4	Freitag	4 28	3,00	4 34	3,18	Montag	5 30	2,90	5 35	3,14		☽
5	Sonnabend	5 10	2,88	5 16	3,11	Dienstag	6 15	2,85	6 24	3,10		
6	Sonntag	5 56	2,79	6 5	3,02	Mittwoch	7 6	2,79	7 19	3,04	☽	
7	Montag	6 52	2,72	7 8	2,94	Donnerstag	8 3	2,74	8 21	3,00		
8	Dienstag	7 57	2,65	8 15	2,94	Freitag	9 5	2,81	9 26	3,03		
9	Mittwoch	9 7	2,69	9 25	2,99	Sonnabend	10 5	2,91	10 31	3,07		
10	Donnerstag	10 13	2,76	10 28	3,07	Sonntag	11 3	3,01	11 26	3,10		
11	Freitag	11 9	2,83	11 20	3,08	Montag	11 53	3,15	—	—		
12	Sonnabend	11 53	2,92	—	—	Dienstag	0 17	3,14	0 40	3,25		○
13	Sonntag	0 5	3,13	0 33	3,03	Mittwoch	1 1	3,17	1 19	3,35		
14	Montag	0 48	3,15	1 8	3,13	Donnerstag	1 44	3,20	2 0	3,41	○	
15	Dienstag	1 24	3,15	1 43	3,21	Freitag	2 26	3,18	2 40	3,45		
16	Mittwoch	2 1	3,15	2 18	3,25	Sonnabend	3 9	3,17	3 23	3,43		
17	Donnerstag	2 39	3,12	2 53	3,29	Sonntag	3 52	3,14	4 8	3,39		
18	Freitag	3 16	3,09	3 30	3,29	Montag	4 38	3,08	4 54	3,32		
19	Sonnabend	3 57	3,00	4 12	3,25	Dienstag	5 26	3,00	5 43	3,25		☾
20	Sonntag	4 42	2,94	5 0	3,18	Mittwoch	6 15	2,95	6 32	3,17		
21	Montag	5 31	2,86	5 50	3,12	Donnerstag	7 6	2,87	7 30	3,11	☾	
22	Dienstag	6 26	2,79	6 49	3,06	Freitag	8 13	2,85	8 44	3,07		
23	Mittwoch	7 30	2,74	8 0	3,01	Sonnabend	9 23	2,93	10 1	3,10		
24	Donnerstag	8 46	2,75	9 17	3,08	Sonntag	10 44	3,05	11 12	3,13		
25	Freitag	10 0	2,86	10 29	3,14	Montag	11 40	3,20	—	—		
26	Sonnabend	11 4	2,96	11 30	3,18	Dienstag	0 12	3,17	0 35	3,31		●
27	Sonntag	11 58	3,09	—	—	Mittwoch	1 9	3,18	1 19	3,39		
28	Montag	0 25	3,22	0 50	3,19	Donnerstag	1 54	3,17	2 2	3,44	●	
29	Dienstag	1 14	3,22	1 36	3,26	Freitag	2 35	3,16	2 42	3,43		
30	Mittwoch	2 2	3,19	2 20	3,32	Sonnabend	3 18	3,16	3 19	3,43		
31	Donnerstag	2 47	3,17	2 57	3,39							

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25 m zu subtrahiren.)

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	Juli							August							Mondphasen	
	Wochentag	Vormittags			Nachmittags			Wochentag	Vormittags			Nachmittags				
		Zeit		Höhe	Zeit		Höhe		Zeit		Höhe	Zeit		Höhe	Juli	August
		h	m	m	h	m	m		h	m	m	h	m	m		
1	Sonntag	3	52	3,12	3	54	3,37	Mittwoch	4	32	3,08	4	33	3,27		
2	Montag	4	26	3,07	4	27	3,32	Donnerstag	5	2	3,04	5	9	3,16		
3	Dienstag	5	1	2,99	5	6	3,24	Freitag	5	34	3,00	5	48	3,08		☽
4	Mittwoch	5	38	2,92	5	45	3,16	Sonnabend	6	8	2,97	6	29	2,98	☽	
5	Donnerstag	6	18	2,89	6	27	3,06	Sonntag	6	56	2,95	7	24	2,88		
6	Freitag	7	1	2,88	7	18	3,00	Montag	7	59	2,95	8	39	2,86		
7	Sonnabend	7	53	2,86	8	19	2,95	Dienstag	9	16	3,05	10	8	2,93		
8	Sonntag	8	56	2,93	9	32	2,95	Mittwoch	10	37	3,18	11	18	2,97		
9	Montag	10	8	3,04	10	42	2,98	Donnerstag	11	44	3,31	—		—		
10	Dienstag	11	15	3,16	11	46	3,08	Freitag	0	19	3,08	0	38	3,42		○
11	Mittwoch	—		—	0	8	3,30	Sonnabend	1	10	3,17	1	26	3,49		
12	Donnerstag	0	39	3,14	0	59	3,41	Sonntag	1	57	3,23	2	13	3,56	○	
13	Freitag	1	29	3,18	1	45	3,47	Montag	2	42	3,29	2	56	3,59		
14	Sonnabend	2	15	3,20	2	29	3,49	Dienstag	3	25	3,32	3	41	3,58		
15	Sonntag	2	59	3,22	3	13	3,51	Mittwoch	4	9	3,26	4	24	3,47		
16	Montag	3	44	3,23	3	58	3,49	Donnerstag	4	52	3,21	5	7	3,33		☾
17	Dienstag	4	28	3,19	4	41	3,44	Freitag	5	30	3,11	5	49	3,17		
18	Mittwoch	5	11	3,10	5	25	3,33	Sonnabend	6	13	3,06	6	40	3,03	☾	
19	Donnerstag	5	53	3,03	6	11	3,23	Sonntag	7	9	3,02	7	50	2,91		
20	Freitag	6	39	2,98	7	3	3,12	Montag	8	25	3,02	9	18	2,89		
21	Sonnabend	7	37	2,96	8	15	3,00	Dienstag	9	49	3,14	10	43	2,93		
22	Sonntag	8	53	2,99	9	33	2,99	Mittwoch	11	3	3,24	11	49	3,00		
23	Montag	10	14	3,11	10	58	3,04	Donnerstag	—		—	0	1	3,33		
24	Dienstag	11	21	3,24	—		—	Freitag	0	42	3,08	0	49	3,38		●
25	Mittwoch	0	1	3,09	0	15	3,35	Sonnabend	1	24	3,11	1	26	3,40		
26	Donnerstag	0	57	3,12	1	5	3,42	Sonntag	2	0	3,14	2	2	3,43	●	
27	Freitag	1	43	3,15	1	47	3,45	Montag	2	33	3,17	2	35	3,44		
28	Sonnabend	2	22	3,17	2	24	3,44	Dienstag	3	4	3,16	3	6	3,43		
29	Sonntag	2	56	3,17	2	58	3,44	Mittwoch	3	31	3,19	3	33	3,35		
30	Montag	3	29	3,15	3	30	3,42	Donnerstag	3	56	3,16	4	4	3,26		
31	Dienstag	4	0	3,12	4	1	3,36	Freitag	4	23	3,12	4	36	3,17		

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25^{m} zu subtrahiren.)

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	September Wochentag	Vormittags Zeit h	m	Höhe m	Nachmittags Zeit h	m	Höhe m	Oktober Wochentag	Vormittags Zeit h	m	Höhe m	Nachmittags Zeit h	m	Höhe m	Mondphasen Septbr.	Mondphasen Oktober
1	Sonnabend	4	55	3,10	5	13	3,04	Montag	5	0	3,13	5	27	2,92	☽	☽
2	Sonntag	5	31	3,06	5	52	2,94	Dienstag	5	47	3,10	6	23	2,81		
3	Montag	6	15	3,04	6	48	2,86	Mittwoch	6	52	3,07	7	42	2,77		
4	Dienstag	7	15	3,03	8	5	2,80	Donnerstag	8	17	3,06	9	6	2,83		
5	Mittwoch	8	43	3,07	9	33	2,84	Freitag	9	40	3,16	10	27	2,94		
6	Donnerstag	10	7	3,19	10	54	2,95	Sonnabend	10	53	3,26	11	29	3,06		
7	Freitag	11	17	3,30	11	52	3,06	Sonntag	11	48	3,40	—		—		
8	Sonnabend	—		—	0	13	3,41	Montag	0	21	3,17	0	38	3,51	○	○
9	Sonntag	0	49	3,18	1	7	3,51	Dienstag	1	10	3,28	1	27	3,58		
10	Montag	1	37	3,27	1	52	3,60	Mittwoch	1	58	3,37	2	13	3,56		
11	Dienstag	2	22	3,36	2	36	3,65	Donnerstag	2	36	3,37	2	56	3,48		
12	Mittwoch	3	3	3,38	3	18	3,58	Freitag	3	18	3,38	3	41	3,33		
13	Donnerstag	3	43	3,34	4	4	3,45	Sonnabend	3	59	3,30	4	27	3,16		
14	Freitag	4	24	3,27	4	46	3,25	Sonntag	4	42	3,23	5	9	3,01		☾
15	Sonnabend	5	5	3,19	5	28	3,09	Montag	5	25	3,16	6	3	2,89	☾	
16	Sonntag	5	48	3,14	6	22	2,95	Dienstag	6	21	3,11	7	11	2,78		
17	Montag	6	44	3,08	7	35	2,83	Mittwoch	7	35	3,04	8	28	2,77		
18	Dienstag	8	5	3,06	9	0	2,81	Donnerstag	8	51	3,07	9	43	2,82		
19	Mittwoch	9	26	3,13	10	20	2,88	Freitag	10	3	3,14	10	48	2,88		
20	Donnerstag	10	39	3,20	11	25	2,95	Sonnabend	10	58	3,19	11	39	2,95		
21	Freitag	11	36	3,26	—		—	Sonntag	11	47	3,27	—		—		
22	Sonnabend	0	15	3,02	0	22	3,33	Montag	0	21	3,04	0	26	3,29		
23	Sonntag	0	56	3,08	0	58	3,38	Dienstag	0	55	3,11	1	3	3,30	●	●
24	Montag	1	30	3,12	1	33	3,41	Mittwoch	1	29	3,16	1	40	3,28		
25	Dienstag	2	4	3,18	2	7	3,38	Donnerstag	1	59	3,22	2	13	3,26		
26	Mittwoch	2	31	3,21	2	37	3,35	Freitag	2	28	3,24	2	42	3,22		
27	Donnerstag	2	58	3,22	3	7	3,29	Sonnabend	2	57	3,28	3	13	3,15		
28	Freitag	3	25	3,23	3	38	3,20	Sonntag	3	26	3,27	3	50	3,07		
29	Sonnabend	3	52	3,21	4	7	3,11	Montag	4	4	3,25	4	30	2,98		
30	Sonntag	4	25	3,18	4	45	3,02	Dienstag	4	44	3,21	5	15	2,92		☽
31								Mittwoch	5	33	3,16	6	8	2,85		

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25 m zu subtrahiren.)

Hochwasser — Cuxhaven 1900.

Monatstag	November					Dezember					Mondphasen	
	Wochentag	Vormittags		Nachmittags		Wochentag	Vormittags		Nachmittags		Novbr.	Dezbr.
		Zeit	Höhe	Zeit	Höhe		Zeit	Höhe	Zeit	Höhe		
		h m	m	h m	m		h m	m	h m	m		
1	Donnerstag	6 35	3,09	7 19	2,79	Sonnabend	7 20	3,07	8 5	2,77		
2	Freitag	7 50	3,04	8 38	2,78	Sonntag	8 37	3,07	9 19	2,86		
3	Sonnabend	9 10	3,11	9 57	2,89	Montag	9 49	3,13	10 29	2,97		
4	Sonntag	10 24	3,21	11 3	3,00	Dienstag	10 57	3,17	11 29	3,11		
5	Montag	11 23	3,32	11 55	3,14	Mittwoch	11 56	3,23	—	—		○
6	Dienstag	—	—	0 17	3,38	Donnerstag	0 24	3,25	0 49	3,26	○	
7	Mittwoch	0 46	3,26	1 8	3,44	Freitag	1 11	3,33	1 41	3,23		
8	Donnerstag	1 32	3,36	1 55	3,42	Sonnabend	1 57	3,36	2 28	3,19		
9	Freitag	2 16	3,38	2 39	3,32	Sonntag	2 40	3,38	3 16	3,13		
10	Sonnabend	2 57	3,36	3 25	3,21	Montag	3 23	3,37	3 59	3,06		
11	Sonntag	3 40	3,32	4 12	3,06	Dienstag	4 3	3,30	4 39	2,98		
12	Montag	4 21	3,25	4 58	2,95	Mittwoch	4 43	3,22	5 19	2,91		
13	Dienstag	5 2	3,18	5 42	2,87	Donnerstag	5 24	3,14	6 1	2,83	☾	☾
14	Mittwoch	5 55	3,10	6 37	2,78	Freitag	6 8	3,06	6 48	2,74		
15	Donnerstag	6 49	3,03	7 39	2,72	Sonnabend	7 4	2,98	7 43	2,72		
16	Freitag	7 57	2,99	8 50	2,73	Sonntag	8 1	2,93	8 44	2,75		
17	Sonnabend	9 9	3,04	9 57	2,81	Montag	9 6	2,94	9 44	2,85		
18	Sonntag	10 16	3,09	10 54	2,90	Dienstag	10 13	2,96	10 46	2,96		
19	Montag	11 8	3,12	11 37	3,00	Mittwoch	11 12	2,99	11 41	3,10		
20	Dienstag	11 52	3,16	—	—	Donnerstag	—	—	0 1	3,06		
21	Mittwoch	0 19	3,08	0 35	3,17	Freitag	0 25	3,20	0 48	3,11	●	●
22	Donnerstag	0 55	3,18	1 12	3,18	Sonnabend	1 7	3,28	1 32	3,11		
23	Freitag	1 30	3,24	1 49	3,17	Sonntag	1 46	3,34	2 14	3,11		
24	Sonnabend	2 3	3,30	2 25	3,13	Montag	2 23	3,38	2 52	3,11		
25	Sonntag	2 37	3,35	3 1	3,11	Dienstag	3 2	3,39	3 34	3,11		
26	Montag	3 14	3,34	3 40	3,05	Mittwoch	3 44	3,36	4 17	3,05		
27	Dienstag	3 54	3,30	4 21	2,99	Donnerstag	4 29	3,31	5 0	2,99		
28	Mittwoch	4 34	3,24	5 5	2,92	Freitag	5 15	3,24	5 46	2,92		☽
29	Donnerstag	5 23	3,18	5 56	2,87	Sonnabend	6 2	3,17	6 33	2,85	☽	
30	Freitag	6 17	3,12	6 56	2,81	Sonntag	6 55	3,07	7 29	2,83		
31						Montag	7 58	2,98	8 37	2,83		

Zeiten in mittlerer europäischer Zeit. (Zur Reduktion auf mittlere Ortszeit Cuxhaven sind 25 m zu subtrahiren.)

Fluthkonstanten und Hafenzeiten.

Die nachstehende Tabelle dient zur Ermittelung der Zeit des Hochwassers an einer Anzahl von Küstenpunkten der deutschen Nordsee-Küste.

Wenn die mittlere Ortszeit des Hochwassers an einem gegebenen Tage für einen dieser Orte gesucht wird, so ist die Hochwasserzeit des als Basisstation bezeichneten Ortes Cuxhaven für diesen Tag aus der Gezeitentafel zu entnehmen. Auf diese entnommene Hochwasserzeit ist die in der Tabelle mit — oder + bezeichnete Verfrühung oder Verspätung anzuwenden. Das Resultat ist die gewünschte Hochwasserzeit.

Die Niedrigwasserzeit wird gefunden, indem der Betrag der mittleren Dauer des Steigens und Fallens der Hochwasserzeit zugezählt, bezw. von derselben abgezogen wird. Wo die mittlere Dauer des Steigens und Fallens nicht angegeben ist, wird man die ungefähre Niedrigwasserzeit durch Zuzählen bezw. Abziehen eines Viertel-Mondtages erhalten.

Der mittlere Fluthwechsel ist der mittlere Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasserhöhe.

Unter Hafenzeit ist das Zeitinterval zu verstehen zwischen gleichzeitiger Kulmination des Mondes und der Sonne und darauf folgendem Hochwasser.

Basisstation: Cuxhaven.

Ort	Hochwasser + später — früher als in Cuxhaven			Mittlere Dauer des Steigens		Mittlere Dauer des Fallens		Mittlerer Fluthwechsel	Hafenzeit	
		h	m	h	m	h	m	m	h	m
List, Ellenbogen	+	0	39					1,62	1	28
Hoyer, Schleuse	+	2	10						2	59
Husum	+	1	14						2	3
Tönning, Dampfschiffbrücke	+	0	38	5	17	7	8	2,56	1	27
Helgoland	—	1	19	5	40	6	45	2,06	11	48
Cuxhaven		0	0	5	34	6	51	2,80	0	49
Brunsbüttel	+	1	4	5	19	7	6	2,71	1	53
Glückstadt	+	2	3	5	19	7	6	2,87	2	52
Brunshausen	+	3	2	5	8	7	17	2,76	3	51
Hamburg, Ponton bei St. Pauli	+	4	21	4	39	7	46	1,88	5	10
Harburg, Schleuse	+	4	48					0,94	5	37
Bremerhaven, Einfahrt	+	0	15	5	18	7	7	3,30	1	4
Geestemünde	+	0	19	5	25	7	0	3,30	1	8
Brake	+	2	1					2,98	2	50
Elsfleth	+	2	21					2,53	3	10
Vegesack	+	3	1					1,54	3	50
Wilhelmshaven	+	0	3	6	12	6	13	3,46	0	52
Wangeroog, Kirchthurm	—	1	30					2,51	11	37
Spikeroog	—	1	35	5	47	6	38	2,58	11	32
Langeoog	—	1	32	6	10	6	15	2,44	11	35
Baltrum	—	1	37	6	11	6	14	2,41	11	30
Norderney	—	1	56	6	7	6	18	2,41	11	11
Juist	—	2	13	5	41	6	44	2,33	10	54
Borkum	—	2	23	5	59	6	26	2,47	10	44
Emden, Nesserlanderschleuse	—	0	32	5	24	7	1	2,76	0	17
Leer, Stadtpegel	+	0	46	4	51	7	34	2,04	1	35

Münzen, Maße und Gewichte.

Vergleichende Uebersicht der Münzen, Maße und Gewichte.

a. Münzen.

Belgien: 1 Franken zu 100 Centimen = 0,81 Mark.
Dänemark: 1 Krone zu 100 Oere = 1,125 Mark.
Deutsches Reich: 1 Mark zu 100 Pfennig = 1,00 Mark.
Frankreich: 1 Franken zu 100 Centimen = 0,81 Mark.
Griechenland: 1 Drachme zu 100 Lepta = 1 Franken = 0,81 Mark.
Großbritannien und Irland: 1 Pfund Sterling zu 20 Shilling zu 12 Pence = 20,40 Mark.
Italien: 1 Lira zu 100 Centesimi = 0,81 Mark.
Luxemburg: 1 Franken zu 100 Centimen = 0,81 Mark.
Niederlande: 1 Gulden zu 100 Cents = 1,70 Mark.
Oesterreich und Liechtenstein: 1 Gulden österr. Währung zu 100 Kreuzern = 1,70 Mark. 1 Krone zu 100 Hellern = 0,85 Mark.
Portugal: 1 Milreis zu 1000 Reis = 4,50 Mark.
Rumänien: 1 Piaster = 0,30 Mark. 1 Leu zu 100 Bann-Para = 0,80 Mark.
Rußland: 1 Papier (Silber)rubel zu 100 Kopeken = 2,15 Mark. 1 Goldrubel = 3,24 Mark.
Schweden und Norwegen: 1 Krone zu 100 Oere = 1,125 Mark.
Schweiz: 1 Franken zu 100 Centimen = 0,81 Mark.
Spanien: 1 Peseta zu 100 Centesimi = 0,81 Mark. 1 Duro zu 20 Reales = 4,14 Mark. 1 Piaster zu 100 Cents = 4,00 Mark. 100 span. Realen = 21 Mark.
Türkei: 1 Piaster zu 40 Para = 0,17 Mark. 1 türk. Pfund = 100 Piaster = 18 Mark.
Vereinigte Staaten von Amerika: 1 Dollar zu 100 Cents = 4,25 Mark.

b. Maße und Gewichte.

Belgien: Maß und Gewicht wie in Frankreich (s. d.).
Dänemark: 1 Alen = 2 Fod = 0,6277 Meter, 1 Meile = 7532,48 Meter, 1 Anker à 39 Pott = 37,674 Liter, 1 Centner à 100 Pfund à 100 Kvint = 50 Kilogramm.

Deutsches Reich: 1 Meter (m) = 10 Decimeter (dm) = 100 Centimeter (cm) = 1000 Millimeter (mm). 1 Meile = 7,5 Kilometer = 750 Dekameter = 7500 Meter. 1 Hektar = 100 Ar = 10 000 Quadratmeter (qm). 1 Liter (l) = 0,001 Kubikmeter (cbm). 1 Hektoliter (hl) = 100 Liter (l) = 200 Schoppen. 1 Kilogramm (kg) = 1000 Gramm (g). 1 Tonne (t) = 20 Centner. 1 Last = 2 Tonnen.

Frankreich: 1 Meter = 10 Decimeter = 100 Centimeter = 1000 Millimeter. 1 Kilometer = 10 Hektometer = 100 Dekameter = 1000 Meter. 1 neue Toise = 2 Meter. 1 Meile (lieue) = 1 Myriameter = 10 Kilometer. 1 Are = 100 Quadratmeter; 1 Myriare = 1000 Are. 1 Liter = 1 Cubikdecimeter. 1 Stere = 10 Hektoliter = 100 Liter.

Griechenland: Maß und Gewicht wie in Frankreich, mit anderen Benennungen.

Großbritannien und Irland: 1 Yard = 0,914 m. 1 Fathom = 2 Yard = 6 Fuß = 1,828 m. 1 Meile = (statute mile) = 8 Furlongs = $^2/_9$ deutsche Meile = 1609,315 m. 1 Furlong = 201,1644 m. 1 Inch = 0,0253 m. 1 Seemeile (nautical mile) = 1,852 km. 1 Gallon = 4,543 l. 1 Tun = 2 Pipes = 4 Hogsheads = 252 Gallons = 11,45 hl. 1 Ton = 20 Centner (hundredweight, centweight) = 80 Quarters = 1016,06 kg.

Italien: Maß und Gewicht wie in Frankreich.

Norwegen: " " " " " Dänemark.

Oesterreich-Ungarn: Metrisches Maß- und Gewichtssystem. 1 Meter = 3,16375 Wiener Fuß. 1 Kilogramm = 1,785 Wr. Pfund. 1 Wr. Fuß = 1,896 m. 1 österr. Postmeile = 7,585 km. 1 österr. Seemeile = 1,8517 km. 1 Maß = 1,414 l. 1 Wr. Centner = 56,00 kg. 1 Wr. Pfund = 0,56 kg. 1 Wr. Loth = 17,50 g.

Portugal: Maß und Gewicht wie in Frankreich.

Rußland: 1 Saschehn (Faden) = 2,133 m. 1 Saschehn = 7 Fuß = 3 Arschin = 12 Tschetwert = 48 Werschok. 1 Werst = 500 Saschehn = 1066,78 m. 1 Dessätine = 2400 Quadrat-Saschehn = 10 925 qm. 1 Wedro = 12 299 l. 1 Botschka = 40 Wedro = 400 Kruschky = 4000 Tscharky. 1 Pfund = 409,531 g. 1 Pud à 40 Pf. à 32 Loth à 3 Solotnick à 96 Doli.

Schweden: 1 Alen (Elle) à 2 Fuß = 0,594 m. 1 Famn (Faden) à 3 Alnar = 6 Fuß. 1 Meile = 6000 Famnar = 10 688 m. 1 Kanne = 2,617 l. 1 Fober = 2 Pipor = 24 Ankar = 720 Stop (für Flüssigkeit).

Schweiz: 1 Elle à 2 Fuß à 10 Zoll à 10 Linien = 0,6 m. 1 Wegstunde = 16 000 Fuß = 4800 m. 6 Maß = 1,5 l. 1 Ohm = 4 Eimer = 100 Maß = 400 Schoppen. Gewicht wie in Deutschland.

Spanien: Maß und Gewicht wie in Frankreich.

Vereinigte Staaten von Amerika: Maß und Gewicht wie in England.

Deutscher Flotten-Verein.

Der Deutsche Flotten-Verein wurde am 30. April 1898 von einer aus 51 Herren aus allen Theilen Deutschlands bestehenden Versammlung unter Vorsitz Sr. Durchlaucht des Fürsten zu Wied ins Leben gerufen. Der Verein hat nach dem Statut den Zweck, das Verständniß und das Interesse des deutschen Volkes für die Bedeutung und die Aufgaben der Flotte zu wecken, zu stärken und zu pflegen. Der Deutsche Flotten-Verein erblickt die Aufgabe der deutschen Flotte vornehmlich in der Sicherung der Seegrenzen Deutschlands gegen Kriegsgefahr, in der Erhaltung der Stellung Deutschlands unter den Großmächten der Welt und in der Wahrung der überseeischen Interessen Deutschlands und der Ehre und Sicherheit seiner im Auslande thätigen Bürger.

Zum Präsidenten wurde Se. Durchlaucht Wilhelm Fürst zu Wied gewählt. Als Geschäftsführender Ausschuß fungiren der Präsident des Vereins, Fürst zu Wied, der erste Vizepräsident, Erbprinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, der zweite Vizepräsident, Admiral Hollmann, der Schatzmeister Robert v. Mendelssohn, der Sekretär Viktor Schweinburg, der stellvertretende Sekretär Korvetten-Kapitän a. D. Gercke, die Beisitzer Generalleutnant z. D. Frhr. v. Dincklage-Campe, Geheimrath Professor Busley und Frhr. v. Zedlitz u. Neukirch.

Protektor des Deutschen Flotten-Vereins ist Se. Königl. Hoheit Prinz Heinrich von Preußen. Ehrenmitglied Se. Königl. Hoheit Großherzog Friedrich von Baden.

Der Verein zählt jetzt etwa 90 000 direkte Mitglieder und 130 000 indirekte Mitglieder, d. h. solche, welche Vereinen angehören, die korporativ dem Flotten-Verein beigetreten sind.

Die amtlichen Mittheilungen des Deutschen Flotten-Vereins, welche unter dem Namen „Der Flotten-Freund" erscheinen, haben eine Auflage von 100 000 Exemplaren, die illustrirte Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins „Ueberall" eine solche von etwa 14 000 Exemplaren.

Aus den Beiträgen des Vereins wurden Beihilfen gewährt: Kommodorekasse 3000 Mark, Seemannsheim Kiautschou 5000 Mark, Seemannsheim Genua 3000 Mark; ferner sind bewilligt für das Seemannsheim in Kiautschou für weitere vier Jahre je 2000 Mark.

Aus Anlaß der Samoa-Wirren im Frühjahr 1899 hat der Verein ein Flugblatt, in welchem er auf die Bedeutung von Samoa und damit im Zusammenhange einer starken Flotte hingewiesen hat, in 1 900 000 Exemplaren verbreitet. Mitte November 1899 wurde ein Flugblatt „Was uns Noth thut" im Anschluß an die Rede Sr. Majestät des Kaisers in Hamburg in 4 000 000 Exemplaren im Deutschen Reiche verbreitet.

Zur Zeit hat der Verein in den Hauptstädten der meisten deutschen Staaten bereits besondere Landesausschüsse und in Preußen in den Provinzial-Hauptstädten Provinzausschüsse. Die Unterorganisation ist bisher soweit ausgeführt, daß 290 Ortsausschüsse gebildet wurden.

Die deutschen Finanzen.

Gemäß der bundesstaatlichen Verfassung des Reiches theilen sich in Deutschland Reich und Bundesstaaten in die staatlichen Aufgaben. Die Darstellung der deutschen Staatsfinanzen kann sich daher nicht auf den Haushalt des Reiches beschränken, muß vielmehr auch die Budgets der Bundesstaaten umfassen. Ein ganz einheitliches Bild der Einnahmen und Ausgaben der Bundesstaaten läßt sich aber schwer gewinnen, weil, abgesehen von dem Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz, in dem der Staatshaushalt von dem landesfürstlichen Haushalt nicht vollständig getrennt ist, die Abgrenzung staatlicher Thätigkeit gegenüber Gemeinden und höheren Kommunalverbänden in den einzelnen Bundesstaaten sich sehr verschieden gestaltet. Während in Preußen die Provinzen unter entsprechender Dotirung den Neubau und die Unterhaltung der Kunststraßen, die Beförderung von Landesmeliorationen, das Landarmen- und Korrigendenwesen, die Fürsorge für Irre, Taubstumme und Blinde, die Unterstützung milder Stiftungen, Rettungs-, Idioten- und anderer Wohlthätigkeits-Anstalten &c. wahrzunehmen haben, liegen in den anderen Bundesstaaten diese Zweige öffentlicher Thätigkeit ganz oder doch zum Theile dem Staate selbst ob. Da die preußischen Provinzen mit einer einzigen Ausnahme Steuern zu erheben genöthigt sind, beziehen sich mithin die preußischen Zahlen auf ein engeres Gebiet öffentlicher Thätigkeit als diejenigen für die anderen Bundesstaaten.

Eine ganz besondere Ausnahmestellung nehmen die Haushalte der drei Freien und Hansestädte insofern in Anspruch, als dort der Staat auch sämmtliche öffentliche Aufgaben der Ortsgemeinden selbst übernommen hat und die Kosten trägt. Die Budgets jener drei Bundesstaaten enthalten daher auch den ganzen Kommunaletat, erstrecken sich mithin auf ein noch viel weiteres Gebiet öffentlicher Thätigkeit als die Haushalte der anderen Bundesstaaten.

Abgesehen davon weichen die erbetenen amtlichen Angaben auch insofern voneinander ab, als sie sich wegen der Verschiedenheit der Etats- und Abrechnungsverhältnisse nicht überall auf dieselben Jahre beziehen, oder für den einen Staat bereits die Rechnungsergebnisse des Finanzjahres angeben, während man bei anderen noch auf die Zahlen des Etats angewiesen ist. Trotz dieser einzelnen Verschiedenheiten gewähren die nachfolgenden Zusammenstellungen aber doch ein für die Beurtheilung ausreichendes Gesammtbild der jetzigen Lage der deutschen Finanzen.

Für die Finanzlage des Reiches selbst sind folgende Zahlen charakteristisch. Das Jahr 1895 lieferte einen Ueberschuß von 12,1 Mill. Mark. Das Jahr 1896 einen solchen von 28,7, das Jahr 1897 von 25,5 und das Jahr 1898 von 30,6 Mill. Mark. In dem Jahre 1895 konnten 13 Mill. Mark zur außerordentlichen Schuldentilgung verwandt werden, 1896 50, 1897 37,5 und 1898 42,4 Mill. Mark. Trotzdem sind die Bundesstaaten nicht zu kurz gekommen. Sie erhielten in allen Jahren mehr Ueberweisungen über den Etat und zwar, 1897 von 29 Mill. Mark, 1898 von 26,3 Mill. Mark. Die Einnahmen aus den Zöllen und Verbrauchssteuern stiegen von 661,6 Mill. Mark im Jahre 1895 auf 782,3 Mill. Mark im Jahre 1898, und der Ueberschuß der Post- und Telegraphenverwaltung von 34,2 auf 47,4, der der Reichs-Eisenbahnverwaltung von 25,2 auf 26,6 und selbst der Ertrag der Reichs-Stempelabgaben, welcher 1896 und 1897 einen gewissen Rückgang aufwies, hat sich im Jahre 1898 wieder auf 65,8 Mill. Mark gegen 64,7 im Jahre 1897 gehoben. Infolgedessen ist es möglich gewesen, nicht nur die von 1895 bis 1898 um 100 Mill. Mark gestiegenen dauernden Ausgaben des Reiches aus den ordentlichen Einnahmen zu bestreiten, sondern diese haben auch in den letzten Jahren dazu gereicht, 142,3 Mill. Mark an einmaligen Ausgaben zu bestreiten, 30,6 Mill. Mark Ueberschuß in der Reichskasse zu liefern, 42,4 Mill. Mark zur außerordentlichen Schuldentilgung verfügbar zu machen und den Bundesstaaten 26,3 Mill. Mark mehr zuzuwenden, als im Etat vorgesehen war. Das Gesammtergebniß der letzten vier Finanzjahre im Reiche ist daher eine so erfreuliche stetige Zunahme der ordentlichen Einnahmen des Reiches, daß nicht nur dessen Bedürfnisse mehr als reichlich gedeckt waren, sondern auch in bisher nie dagewesenem Maße einmalige Ausgaben aus laufenden Einnahmen bestritten werden konnten und doch noch erhebliche Summen zur Schuldentilgung, zur Ueberweisung an die Einzelstaaten und als Ueberschuß für die folgenden Jahre übrig blieben.

Was **Preußen** anlangt, so hat sich in den vier Jahren 1895 bis 1898 der Zuschuß zu den Staatsverwaltungs-Ausgaben von 319,7 auf

392,9 Mill. Mark gehoben. Trotzdem ist in allen vier Jahren ein beträchtlicher Ueberschuß erzielt worden, und zwar: im Jahre 1895 von 60,2, im Jahre 1896 von 95,4, im Jahre 1897 von 100 und im Jahre 1898 von 84 Mill. Mark. Daneben ist es möglich gewesen, einmalige Ausgaben in bisher nicht dagewesener Höhe aus den ordentlichen Einnahmen zu bestreiten. Für 1898 konnte das Extraordinarium mit 131,6, für 1899 sogar mit 139,2 Mill. Mark dotirt werden.

Bayern. In Bayern beliefen sich im Jahre 1896 die Einnahmen auf 374,7 Mill. Mark, die Ausgaben auf 345,3 Mill. Mark. Im Jahre 1897 die Einnahmen auf 391,3, die Ausgaben auf 356,7 Mill. Mark, so daß im Jahre 1896 ein Ueberschuß von 29,4, im Jahre 1897 sogar ein solcher von 34,6 Mill. Mark verblieb.

Aehnlich günstig wie in Preußen und in Bayern gestalteten sich die Finanzen von **Sachsen.** Das Jahr 1897 wies bei einer Einnahme von 229,9 und einer Ausgabe von 228,7 Mill. Mark einen Ueberschuß von 1,2, das Jahr 1898 bei einer Einnahme von 252,5 und einer Ausgabe von 249 Mill. Mark einen Ueberschuß von 3,5 Mill. Mark auf.

In **Württemberg** betrugen 1896 die Einnahmen 76,9, die Ausgaben 72,6 Mill. Mark, so daß ein Ueberschuß von 4,4 Mill. Mark verblieb. Im Jahre 1897 stellte sich bei 81 Mill. Mark Einnahmen und 75 Mill. Mark Ausgaben der Ueberschuß auf 6 Mill. Mark.

Baden nahm 1897 71,6 Mill. Mark ein und gab 66,1 Mill. Mark aus, erzielte mithin einen Ueberschuß von 5,5 Mill. Mark; im außerordentlichen Etat im Jahre 1898 betrug die ordentliche Einnahme 77,1, die Ausgabe 68,5 Mill. Mark, der Ueberschuß 8,6 Mill. Mark.

In **Hessen** beliefen sich für die Finanzperiode von 1897 bis 1900 die ordentlichen Einnahmen auf 37,43, die laufenden Ausgaben auf 37,37 Mill. Mark, so daß ein Ueberschuß von 0,6 Mill. Mark verblieb. Auch der außerordentliche Etat weist bei 12 Mill. Mark Einnahmen und 9,7 Mill. Mark Ausgaben einen Ueberschuß von 2,3 Mill. Mark auf.

Sachsen-Weimar hatte 1896 9,2 Mill. Mark Einnahmen und 8,7 Mill. Mark Ausgaben, eine halbe Million Ueberschuß; 1897 10,6 Mill. Mark Einnahmen und 9,8 Mill. Mark Ausgaben, 0,8 Mill. Mark Ueberschuß.

Braunschweig hatte 1896/1897 15,4 Mill. Mark Einnahmen, 15,1 Mill. Mark Ausgaben, 0,3 Mill. Mark Ueberschuß; 1897/1898 15 Mill. Mark Einnahmen, 13,6 Mill. Mark Ausgaben, 1,4 Mill. Mark Ueberschuß.

Ebenso erzielten **Altenburg, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß ältere Linie** regelmäßige Ueberschüsse.

Besonders günstig stellen sich die Finanzen von **Elsaß-Lothringen.** Hier wurde 1897 bei 60,2 Mill. Mark Einnahmen und 58,4 Mill. Mark Ausgaben ein Ueberschuß von 1,8, im Jahre 1898 bei 62,2 Mill. Mark Einnahmen und 60 Mill. Mark Ausgaben ein Ueberschuß von 2,2 Mill. Mark erzielt.

Das Gesammtbild, welches man von den bundesstaatlichen Finanzen gewinnt, ist daher das, daß in den letzten Jahren mit einzelnen Ausnahmen, welche nur die Regel bestätigen, überall die regelmäßigen Staatseinnahmen in höherem Maße als der Staatsbedarf gestiegen sind und zwar durchweg, ohne daß Steuererhöhungen irgend welcher Art eingetreten wären, sondern lediglich infolge des natürlichen Anwachsens des Ertrages der Steuern und der Vermögensverwaltungen der einzelnen Staaten. Die finanzielle Entwickelung der Bundesstaaten ist daher in diesem Zeitraume eine genau ebenso günstige gewesen wie diejenige des Reiches. Die Finanzlage gestattet durchweg noch mehr Aufwendungen für dringliche Aufgaben des Reiches oder Staates.

Es liegt daher in den finanziellen Verhältnissen Deutschlands nicht nur kein Hinderniß für die kräftige Entwickelung der deutschen Flotte, vielmehr weist die günstige Gestaltung und Lage der Finanzen des Reiches und der Bundesstaaten nachdrücklich darauf hin, diese für die Sicherheit des Reiches nach außen und für die Erhaltung und Festigung seiner Weltmachtstellung so hochwichtige Aufgabe kräftiger als bisher in die Hand zu nehmen.

Finanzen des Reichs und der Bundesstaaten.

I. Reich.

Für 1895 bis 1897 sind die Isteinnahmen und Ausgaben nach Rechnung der Uebersicht, für 1898 und 1899 die Einnahmen und Ausgaben nach dem Reichshaushaltungsplan angegeben.

Einnahmen.

	Einnahmen in 1000 Mk.				
	1895	1896	1897	1898	1899
I. Zölle und Verbrauchssteuern	661 638,8	731 517,3	733 416,2	701 489,5	742 261,0
II. Reichsstempelabgaben	64 746,9	58 735,5	59 063,6	60 842,0	61 648,0
III. Post- und Telegraphenverwaltung (Ueberschuß)	34 223,7	36 006,7	42 248,1	39 771,2	47 065,3
IV. Reichsdruckerei (Ueberschuß)	1 474,8	1 624,4	2 176,0	1 639,3	1 873,9
V. Eisenbahnverwaltung (Ueberschuß)	25 252,8	27 099,1	26 620,7	26 320,9	26 583,6
VI. Bankwesen	3 088,3	8 889,1	10 690,7	5 988,3	9 789,6
VII. Verschiedene Verwaltungs-Einnahmen	13 765,9	14 810,9	16 567,1	14 470,2	14 975,5
VIII. Aus dem Reichs-Invalidenfonds	28 767,5	28 752,9	28 763,9	28 646,5	27 938,5
Zinsen aus belegten Reichsgeldern	101,6	.	.	.	.
IX. Aus der Veräußerung von ehemaligen Festungsterrains	800,0	1 694,2	411,1	565,0	1 013,3
XI. Ausgleichungsbeträge	.	.	.	.	14 696,9
XII. Matrikularbeiträge	396 000,1	413 149,7	435 452,7	475 726,6	489 953,8
Zusammen: Ordentliche Einnahmen	1 229 860,4	1 322 279,8	1 355 410,1	1 355 459,5	1 437 799,4
XIII. Außerordentliche Deckungsmittel	64 255,9	69 770,7	88 016,0	57 427,0	88 388,6
Summe der Einnahmen	**1 294 116,3**	**1 392 050,5**	**1 443 426,1**	**1 412 886,5**	**1 526 188,0**

Ausgaben.

	Ausgaben in 1000 Mk.				
	1895	1896	1897	1898	1899
I. Bundesrath (die Ausgaben werden im Etat des Reichsamts des Innern verrechnet)	.	.	.	.	.
II. Reichstag	716,6	794,7	723,5	689,4	693,3
III. Reichskanzler und Reichskanzlei	162,0	164,4	173,5	228,4	236,6
IV. Auswärtiges Amt . .	10 939,8	10 843,5	11 489,7	11 360,7	11 999,9
V. Reichsamt des Innern	30 859,5	34 088,5	37 550,7	40 755,6	44 348,0
VI. Verwaltung des Reichsheeres	472 100,6	472 882,8	496 237,8	511 892,5	513 983,5
VI a. do.	.	.	.	.	5 841,0
VII. Verwaltung der Kaiserlichen Marine . . .	58 500,2	56 523,4	61 941,8	62 750,9	69 103,1
VIII. Reichs-Justizverwaltung	2 072,4	1 944,3	1 948,2	2 008,2	2 117,9
IX. Reichsschatzamt	418 159,3	469 772,0	475 793,7	446 750,5	481 908,4
X. Reichs-Eisenbahn-Amt	340,2	345,4	364,2	373,2	390,6
XI. Reichsschuld	71 693,0	72 305,1	72 432,2	73 858,8	75 613,3
XII. Rechnungshof	747,3	745,5	808,7	809,0	840,1
XIII. Allgemeiner Pensionsfonds	51 808,1	55 125,2	57 845,1	61 713,1	65 295,6
XIV. Reichs-Invalidenfonds	28 946,0	28 752,8	28 585,5	28 646,6	27 938,5
Summe der fortdauernden Ausgaben	**1 147 045,0**	**1 204 287,6**	**1 245 894,6**	**1 241 836,9**	**1 300 309,8**
Einmalige Ausgaben.					
a. Ordentlicher Etat.					
I. Reichstag	.	.	.	.	.
„ Reichskanzler und Reichskanzlei . . .	.	28,0	.	.	.
II. Auswärtiges Amt . .	6 097,4	427,3	161,7	55,0	183,0
„ Kolonialverwaltung .		7 569,6	8 432,2	10 739,7	16 401,1
III. Reichsamt des Innern	5 542,4	4 269,9	4 964,1	1 763,0	4 823,7
IV. Post- u. Telegraphenverwaltung	8 955,1	9 277,6	8 421,6	9 589,6	12,649,5
IV a. Reichsdruckerei	.	60,0	91,9	101,7	300,0
V. Verwaltung des Reichsheeres . . .	43 029,3	48 348,2	41 932,0	80 439,8	62 811,4
Seite . . .	63 624,2	69 980,6	64 003,5	102 688,8	97 168,7

	Ausgaben in 1000 Mk.				
	1895	1896	1897	1898	1899
Uebertrag . . .	63 624,2	69 980,6	64 003,5	102 688,8	97 168,7
Va. Desgl. für die Aenderungen in der Organisation des Reichsheeres	.	.	.	.	18 080,6
VI. Verwaltung d. Kaiserlichen Marine. . .	19 721,9	29 656,5	23 754,0	29 667,6	30 431,5
VIa. Zur Verwaltung des Gouvernements Kiautschou.	.	.	.	5 000,0	8 500,0
VII. Reichs-Justizverwaltung	1 370,7	377,9	— 0,5	.	.
VIII. Reichsschatzamt . . .	11,8	213,9	178,3	268,3	125,2
VIIIa. Reichsschuld	3,0	0,5	.	.	140,0
Reichs-Eisenbahn-Amt	.	.	.	10,0	.
VIIIb. Eisenbahnverwaltung	.	3 470,3	3 585,9	4 680,0	8 565,0
Zuschuß zu den Ausgaben des außerordentlichen Etats	.	.	9 298,4	.	.
Summe a. Ordentlicher Etat	85 631,6	103 699,7	100 819,6	142 314,7	163 011,0
b. Außerordentlicher Etat.					
I. Reichsamt des Innern .	12 083,8	1 846,0	841,0	.	.
II. Post- und Telegraphenverwaltung	.	.	.	.	.
III. Verwaltung des Reichsheeres	46 686,9	44 602,8	76 650,5	15 869,8	17 148,3
Zuschuß zu den einmaligen Ausgaben im ordentlichen Etat	.	.	.	.	24 635,8
IV. Verwaltung der Kaiserlichen Marine	7 671,5	5 890,9	28 329,8	29 636,0	33 879,0
V. Eisenbahnverwaltung .	8 062,0	5 435,2	4 027,3	11 921,2	12 725,5
Summe b. Außerordentlicher Etat	74 504,2	57 774,9	109 848,6	57 427,0	88 388,6
Summe a. Ordentlicher Etat	85 631,6	103 699,7	100 819,6	142 314,7	163 011,0
Summe der einmaligen Ausgaben	160 135,8	161 474,6	210 668,2	199 741,7	251 399,6
Summe der fortdauernden Ausgaben	1 147 045,0	1 204 287,6	1 245 894,6	1 241 836,9	1 300 309,8
Summe der Ausgaben	**1 307 180,8**	**1 365 762,2**	**1 456 562,8**	**1 441 578,6**	**1 551 709,4**

II. Bundes=

Die Ziffern sind in Tausend Mark ausgedrückt. Die Zahlen bis 1896/97 entstammen Nachtrags dazu, die für 1898/99 dem Entwurfe zum Etat. Die Rente des Kronfidei= den Domänen und Forsten gekürzt,

Preußen.

Jahr	1. Domänen a. Einnahmen Mk.	b. Ausgaben Mk.	c. Ueberschuß Mk.	2. Forsten a. Einnahmen Mk.	b. Ausgaben Mk.	c. Ueberschuß Mk.	3. Direkte Steuern a. Einnahmen Mk.	b. Ausgaben Mk.	c. Ueberschuß Mk.	Indi a. Einnahmen Mk.
1895/96 .	27 776	7177	20 599	64 075	38 690	25 385	160 641	15 735	144 906	69 885
1896 97 .	27 590	7597	19 993	70 343	40 474	29 869	163 934	15 380	148 554	75 917
1897/98 .	27 427	6976	20 451	63 823	37 758	26 065	161 590	14 122	147 468	72 838
1898/99 .	27 020	7934	19 086	67 228	40 444	26 784	170 398	15 693	154 704	75 114

Jahr	7. Lotterie, Münze, Seehandlung a. Ueberschuß Mk.	b. Ueberschuß Mk.	c. Ueberschuß Mk.	8. Summe A. Betriebsverwaltungen a. Einnahmen Mk.	b. Ausgaben Mk.	c. Ausgaben darunter einmalige Mk.	d. Ueberschuß Mk.	9. Ausgabe für die Staatsschuld Mk.
1895/96 . . .	9788	50	2063	1 575 104	866 153	30 867	708 951	321 751
1896/97 . . .	9781	150	2117	1 670 277	925 261	42 202	745 016	354 873
1897/98 . . .	9765	12	1880	1 657 862	961 475	52 967	696 387	274 243
1898/99 . . .	9766	2	1997	1 771 051 zuzüglich des Erlöses aus Ablösungen	1 060 376	81 315	710 675	265 398

staaten.

den Rechnungen, die für 1897/98 dem festgestellten Etat, unter Berücksichtigung des kommißfonds von rund 7 719 000 Mk. ist nicht, wie im Etat, von den Einnahmen aus sondern als Ausgabe behandelt.

Preußen.

4. rekte Steuern		5. Bergwerke, Hütten und Salinen			6. Eisenbahnen					
b.	c.	a.	b.	c.	a.	b.	c.	d.	e.	f.
Ausgaben	Ueberschuß	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuß	Einnahmen	Ausgaben	darunter einmalige	Ueberschuß	Reliktengelder	Pensionen
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
31 042	38 843	125 901	111 876	14 025	1 036 894	588 603	25 681	448 291	2611	9 683
31 093	44 824	138 026	118 546	19 480	1 106 970	638 757	36 941	468 213	2940	10 552
31 421	41 417	127 194	114 284	12 910	1 118 355	683 535	49 108	434 820	3215	11 412
33 256	41 858	134 798	119 161	15 637	1 209 717	770 736	76 838	438 981	3446	12 446

Die Pensionen sind sämmtlich, die Reliktengelder von 1889 ab nicht in der Ausgabe der Eisenbahnen enthalten, treten denselben in Spalte b also hinzu und gehen von den Ueberschüssen in Spalte d ab.

10. Finanzielles Verhältniß zwischen dem Reich und Preußen			11. Allgemeine Finanzverwaltung				12. Summe B. Dotationen und allgemeine Finanzverwaltung		
a.	b.	c.	a.	b.	c.	d.	a.	b.	c.
Ueberweisung vom Reiche	Matrikularbeitrag	Ueberweisung gegen Matrikularbeitrag	Verschiedene Einnahmen	Außerordentliche Einnahmen	Darunter Ueberweisungen an die Kommunalverbände	Verschiedene Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Zuschuß
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
242 797	233 180	9617	50 559	8378	.	118 423	301 994	710 987	408 993
252 731	244 470	8261	43 794	.	.	70 753	297 031	707 938	410 907
246 317	256 256	— 9939	47 447	.	.	74 438	294 095	621 048	326 948
268 911	277 498	— 8587	45 892	.	.	72 884	315 089	632 900	317 811

zuzüglich der Rente des Kronfideikommißfonds von 7719.

Jahr	13. Staatsministerium			14. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten		15. Finanzministerium			16. Bauverwaltung des Ministeriums öffentlichen	
	a. Einnahmen	b. Ausgaben	c. darunter einmalige	a. Einnahmen	b. Ausgaben	a. Einnahmen	b. Ausgaben	c. darunter einmalige	a. Einnahmen	b. Aus
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1895/96 . .	4159	7035	212	5	559	2767	76 945	458	6026	40 600
1896/97 . .	4812	7630	126	5	529	4269	80 133	13	6456	40 254
1897/98 . .	4078	6840	98	5	551	2420	103 730	77	6194	42 532
1898/99 . .	4465	7440	100	5	551	2126	92 261	866	9629	49 451

Jahr	20. Landwirthschaftliche und Gestütverwaltung			21. Verwaltung der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten			22. Kriegsministerium (Verwaltung des Zeughauses in Berlin)		
	a. Einnahmen	b. Ausgaben	c. darunter einmalige	a. Einnahmen	b. Ausgaben	c. darunter einmalige	a. Einnahmen	b. Ausgaben	c. darunter einmalige
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1895/96 .	4520	20 989	2225	3572	113 531	4 711	.	145	1
1896/97 .	4474	22 687	3242	3554	115 877	5 337	.	153	11
1897/98 .	4479	22 939	4241	3252	125 167	7 630	.	145	10
1898/99 .	4578	25 284	4407	4573	146 152	16 194	.	141	3

einschl. der Arbeiten	17. Handels- und Gewerbeverwaltung			18. Justizverwaltung				19. Verwaltung des Innern		
c.	a.	b.	c.	a.	b.	c.	d.	a.	b.	c.
gaben	Einnahmen	Ausgaben		Einnahmen	Ausgaben		Zuschuß	Einnahmen	Ausgaben	
darunter einmalige			darunter einmalige			darunter einmalige				darunter einmalige
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
15 507	2237	6774	223	67 098	99 163	3037	32 065	11 938	56 246	1654
15 741	2353	7186	205	69 114	101 158	4333	32 044	12 857	57 023	1697
17 908	2320	7992	270	66 107	101 953	4807	35 846	12 938	58 699	1163
20 398	2612	9650	717	68 019	109 406	6261	41 387	13 099	61 634	1374

23. Summe C. der Staatsverwaltungs-Einnahmen und -Ausgaben				24. Etatsmäßiges Gesammtergebniß		25. Wirkliches Gesammtergebniß	
a.	b.	c.	d.	a.	b.	a.	b.
Einnahmen	Ausgaben	darunter einmalige	Zuschuß	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuß	Fehlbetrag
Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
102 322	421 985	28 028	319 663	1 979 420	1 999 125	60 193	.
107 895	432 630	30 705	324 735	2 075 203	2 074 125	95 435	.
101 794	470 548	36 205	368 754	2 053 751	2 053 751	.	.
109 106	501 971	50 321	392 865	2 195 247	2 195 247	.	.

Unter Berücksichtigung der außeretatsmäßigen Einnahmen und Ausgaben und der flüssig gemachten Anleihen

Hauptnachweisung der Staats-Einnahmen und -Ausgaben des Königreiches Bayern für die Jahre 1896 und 1897.

Budget-Betrag		Bezeichnung der Etats	Wirklicher Anfall für 1896		Wirklicher Anfall für 1897	
Mk.			Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
		A. Einnahmen.				
1 018 066	I.	Uebertragungen aus der XXII. Finanzperiode und zurück . . .	1 018 066	06	1 018 066	06
31 562 000	II.	Direkte Steuern	31 972 684	70	32 296 840	04
26 468 200	III.	Erbschaftssteuern, Gebühren und Stempelabgaben, dann Strafen	30 669 275	74	34 158 860	41
82 056 050	IV.	Zölle und indirekte Steuern . .	86 607 522	62	91 215 603	09
7 509 067	V.	Bergwerks-, Hütten- und Salinengefälle	8 032 578	18	8 017 061	23
351 757	VI.	Münzanstalt	426 164	43	364 997	83
650 000	VII.	Aerarialrente von der k. Bank in Nürnberg	833 955	51	949 910	68
125 996 221	VIII.	Staatseisenbahnen	136 231 939	46	142 777 703	79
27 028 813	IX.	Post- und Telegraphenverwaltung	27 166 730	62	29 337 071	12
461 130	X.	Bodensee-Dampfschifffahrt . . .	457 076	90	459 802	83
97 790	XI.	Ludwig-Donau—Main-Kanal .	117 665	62	131 381	19
8 030	XII.	Frankenthaler Kanal	6 796	15	6 904	71
62 390	XIII.	Gesetz- und Verordnungsblatt .	62 816	03	62 802	79
31 285 000	XIV.	Forst-, Jagd- und Triftverwaltung	40 016 380	36	37 477 746	41
2 347 183	XV.	Oekonomien und Gewerbe . . .	2 209 713	89	2 076 067	38
7 215 608	XVI.	Grundgefälle	7 083 293	37	7 056 727	97
837 200	XVII.	Zinsen, Renten, besondere Abgaben und zufällige Einnahmen	981 800	40	1 282 707	28
—	XVIIa.	Rückersätze der an die pfälzischen Eisenbahnen geleisteten Zinszuschüsse	376 310	33	1 507 923	86
402 000	XVIII.	Einnahmen für den allgemeinen Unterstützungsverein für die Hinterlassenen der k. b. Staatsdiener	416 515	28	424 593	15
345 356 505		Summe . . .	374 687 285	65	390 622 771	82
—		Nachträgliche Einnahmen aus dem Vorjahre 1896		—	698 767	44
345 356 505		Gesammtsumme . . .	374 687 285	65	391 321 539	26

Budget-Betrag	Bezeichnung der Etats	Wirklicher Anfall für 1896		Wirklicher Anfall für 1897	
Mk.		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
	B. Ausgaben auf die Erhebung, Verwaltung und den Betrieb.				
.	I. Auf die Uebertragungen aus der XXII. Finanzperiode und zurück	.	—	.	—
998 000	II. Auf die direkten Steuern	1 017 481	76	907 923	09
770 490	III. Auf die Erbschaftssteuern, Gebühren und Stempelabgaben, dann Strafen	830 876	66	903 236	37
13 540 025	IV. Auf die Zölle und indirekten Steuern	13 616 643	62	13 808 135	24
7 002 291	V. Auf die Bergwerks-, Hütten- und Salinengefälle	7 491 545	30	7 634 853	20
299 428	VI. Auf die Münzanstalt	272 985	36	226 715	53
.	VII. Auf die Aerarialrente der k. Bank in Nürnberg	.	—	.	—
85 633 990	VIII. Auf die Staatseisenbahnen	85 248 562	38	89 776 033	02
24 914 045	IX. Auf die Post- und Telegraphenverwaltung	24 496 257	53	25 673 901	23
448 862	X. Auf die Bodensee-Dampfschifffahrt	437 920	25	421 584	55
195 630	XI. Auf den Ludwig-Donau—Main-Kanal	186 678	68	191 514	63
14 360	XII. Auf den Frankenthaler Kanal	6 266	—	22 088	06
32 112	XIII. Auf das Gesetz- und Verordnungsblatt	32 193	15	25 631	04
15 974 121	XIV. Auf die Forst-, Jagd- und Triftverwaltung	18 681 334	01	18 024 512	71
1 802 799	XV. Auf Oekonomien und Gewerbe	1 619 562	74	1 617 980	31
168 950	XVI. Auf die Grundgefälle	163 409	14	163 642	11
9 660	XVII. Auf die Zinsen, Renten, besonderen Abgaben u. zufälligen Einnahmen	9 888	20	13 481	12
.	XVIIa. Auf die Rückersätze der an die pfälzischen Eisenbahnen geleisteten Zinszuschüsse	.	—	.	—
2 900	XVIII. Auf die Einnahmen für den allgemeinen Unterstützungsverein für die Hinterlassenen der k. b. Staatsdiener	2 920	09	2 927	13
151 807 663	Summe	154 114 524	87	159 414 159	34
.	Nachträgliche Ausgaben auf das Vorjahr 1896	.	—	68 811	29
151 807 663	Gesammtsumme	154 114 524	87	159 482 970	63

Budget-Betrag Mk.	Bezeichnung der Etats		Wirklicher Anfall für 1896 Mk.	Pf.	für 1897 Mk.	Pf.
		C. Staatsausgaben.				
5 403 160	I.	Etat des k. Hauses und Hofes	5 403 160	12	5 403 160	12
50 958 750	II-IVa.	Etats der Staatsschuld	49 778 357	35	49 542 871	38
15 720	V.	Etat des Staatsrathes	15 694	19	14 381	67
496 415	VI.	Etat der Landtagsversammlung und des Landtagsarchives	867 527	91	117 861	39
653 630	VII.	Etat des k. Staatsministeriums des k. Hauses und des Aeußern	641 091	09	644 626	—
15 535 299	VIII-X.	Etats des k. Staatsministeriums der Justiz	15 086 329	37	15 489 450	33
23 381 736	XI-XIX.	Etats des k. Staatsministeriums des Innern	22 779 428	70	23 436 403	95
26 330 444	XX-XXII.	Etats des k. Staatsministeriums des Innern für Kirchen- und Schulangelegenheiten	25 413 686	48	26 472 652	65
4 382 700	XXIII-XXIV.	Etats des k. Staatsministeriums der Finanzen	4 246 666	13	4 317 249	35
51 929 246	XXV.	Etat der Ausgaben für Reichszwecke	51 510 467	19	55 251 879	26
14 183 880	XXVI-XXVIII.	Etat der Pensionen, Sustentationen und Unterstützungen für die Staatsdiener, Staatsbediensteten und ihre Hinterbliebenen sowie für anderweitige ähnliche Unterstützungen	15 326 393	14	16 233 843	03
277 862	XXIX.	Etat der allgemeinen Reserve für unvorhergesehene und unabweisbare Ausgaben	142 742	50	265 070	—
193 548 842		Summe	191 211 544	17	197 189 449	13

Budget-Betrag	Bezeichnung der Etats	Wirklicher Anfall für 1896		Wirklicher Anfall für 1897	
Mk.		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
	Abgleichung.				
345 356 505	Einnahmen	374 687 285	65	391 321 539	26
	Ausgaben und zwar:				
151 807 663	a. auf die Erhebung, Verwaltung und den Betrieb	154 114 524	87	159 482 970	63
193 548 842	b. Staatsausgaben	191 211 544	17	197 189 449	13
345 356 505	Summe der Ausgaben	345 326 069	04	356 672 419	76
—	Aktivrest	29 361 216	61	34 649 119	50

Zusammenstellung der Einnahmen und der Ausgaben des

Lfde. Nr.	Gegenstand	1897		
		Einnahmen Mk.	Ausgaben Mk.	Ueberschüsse bez. Zuschüsse Mk.
	A. Ordentlicher Staatshaushalts-Etat.			
	I. Etat der Ueberschüsse.			
1	Nutzungen des Staatsvermögens und der Staatsanstalten	140 452 996	90 981 662	49 471 334
2	Steuern und Abgaben	44 117 776	6 688 986	37 428 790
	Summe I . . .	184 570 772	97 670 648	86 900 124
	II. Etat der Zuschüsse.			
3	Allgemeine Staatsbedürfnisse . . .	89 746	38 407 386	38 317 640
4	Gesammtministerium nebst Dependenzen	2 056	257 843	255 787
5	Departement der Justiz	8 676 337	11 347 710	2 671 373
6	Departement des Innern	4 094 670	17 549 141	13 454 471
7	Departement der Finanzen	502 241	8 242 547	7 740 306
8	Departement des Kultus und öffentlichen Unterrichts	1 460 314	14 919 279	13 458 965
9	Departement des Auswärtigen . .	326	135 385	135 059
10	Ausgaben zu Reichszwecken	30 542 650	33 245 463	2 702 813
11	Pensionsetat	4 772	5 037 847	5 033 075
12	Dotationen und Reservefonds . . .	.	1 883 928	1 883 928
	Summe II . . .	45 373 112	131 026 529	85 653 417
	Vergleichung.			
	I. Etat der Ueberschüsse	184 570 772	97 670 648	86 900 124
	II. Etat der Zuschüsse	45 373 112	131 026 529	85 653 417
	Hauptsummen und Mehrbetrag der Ueberschüsse .	229 943 884	228 697 177	1 246 707
	B. Ausgaben des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats		[illegible]	

Königreichs Sachsen in den Jahren 1897 und 1898.

1898			Bemerkungen
Einnahmen Mk.	Ausgaben Mk.	Ueberschüsse bez. Zuschüsse Mk.	
156 379 225	107 729 583	48 649 642	
46 685 934	7 068 104	39 617 830	
203 065 159	114 797 687	88 267 472	
92 116	36 401 415	36 309 299	
897	297 517	296 620	
9 293 763	11 871 594	2 577 831	
4 262 116	20 411 277	16 149 161	
593 642	8 363 527	7 769 885	
1 440 973	15 912 396	14 471 423	
223	138 890	138 667	
33 720 435	33 768 696	48 261	
36 500	5 213 836	5 177 336	
.	1 832 124	1 832 124	
49 440 665	134 211 272	84 770 607	
203 065 159	114 797 687	88 267 472	
49 440 665	134 211 272	84 770 607	
252 505 824	249 008 959	[illegible] 865	

Zu B. Die Ausgaben des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats werden aus den aus Ueberschüssen früherer Finanzperioden angesammelten mobilen Vermögensbeständen des Staates oder aus Anleihen bestritten.

Uebersicht über die Staatseinnahmen und Staatsausgaben 1896

	Etatsjahr 1896 Mk.	Etatsjahr 1897 Mk.
I. Etatsmäßige Einnahmen und Ausgaben.		
Einnahmen.		
Vom Kammergut.		
1. Ertrag der Domänen, Forste, Hüttenwerke, Salinen 2c.	8 674 988	9 562 559
2. Ertrag der Eisenbahnen und Bodensee-dampfschifffahrt	17 080 592	17 730 344
3. Ertrag der Posten und Telegraphen	2 133 252	2 282 267
4. " " Münze und verschiedene Einnahmen	575 787	546 773
Landessteuern.		
a. Direkte Steuern.		
5. Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer	9 722 737	9 868 691
6. Kapital-, Renten-, Dienst- und Berufs-Einkommensteuer	6 588 171	6 831 146
b. Indirekte Steuern.		
7. Accise	2 160 536	2 500 241
8. Abgabe von Hunden	277 823	296 467
9. Wirthschaftsabgaben	10 230 618	10 771 802
10. Sporteln und Gerichtsgebühren	2 211 426	2 413 179
11. Erbschafts- und Schenkungssteuer	748 858	1 076 501
12. Ueberweisungen aus der Reichskasse	16 511 800	17 247 844
Summe . . .	76 946 582	81 127 814

des Königreichs **Württemberg** in den Etatsjahren und 1897.

	Etatsjahr	
	1896 Mk.	1897 Mk.
Ausgaben.		
1. Zivilliste und Apanagen 2c.	2 149 483	2 197 848
2. Verzinsung, Tilgung 2c. der Staatsschuld und Zinse aus Schatzanweisungen	20 547 401	20 182 201
3. Renten, Pensionen und Unterstützungen 2c.	3 832 665	3 947 472
4. Geheimer Rath und Verwaltungsgerichtshof	81 988	82 772
5. Departement der Justiz	4 230 866	4 292 431
6. " der auswärtigen Angelegenheiten	162 438	165 179
7. " des Innern	7 712 552	8 373 649
8. " " Kirchen- und Schulwesens	10 775 742	11 095 933
9. " der Finanzen	3 694 334	3 905 893
10. Ständische Kasse	336 134	431 307
11. Allgemeiner Dispositionsfonds	70 000	70 000
12. Leistungen an das Deutsche Reich (Matrikularbeitrag 2c.)	18 492 618	19 811 302
13. Postporto in Dienstsachen	502 236	552 520
Summe	72 588 457	75 108 507
Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben	4 358 125	6 019 307
II. Von Ueberschüssen früherer Jahre (**Restverwaltung**) wurden hauptsächlich zu größeren Bauten 2c. verausgabt	7 246 296	9 930 460
III. Aus Anlehensmitteln (**außerordentlicher Dienst**) wurden für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten verwendet	9 940 856	6 933 460
IV. Aus Mitteln der **Grundstocksverwaltung** (Erlös aus veräußerten Bestandtheilen des Kammerguts) wurden zur Erwerbung von Liegenschaften 2c. ausgegeben	3 257 848	2 941 207

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des

Verwaltungszweige	Ausgaben 1897 Mk.	Ausgaben 1898 Mk.	Einnahmen 1897 Mk.	Einnahmen 1898 Mk.
Ordentlicher Etat.				
I. Staatsministerium.				
Matrikularbeitrag zur Reichskasse und Ueberweisungen aus dem Ertrag der Zölle ꝛc.	14 906 970	16 068 304	13 890 868	15 195 044
Sonstiges	2 473 054	2 584 068	.	.
Betrag I	17 380 024	18 652 372	13 890 868	15 195 044
II. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten	220 770	220 329	.	.
III. Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts.				
Justizverwaltung (Gerichte, Staatsanwaltschaft, Strafanstalten)	6 467 213	6 684 126	1 781 913	1 841 732
Unterrichtswesen	8 221 638	8 549 924	3 297 470	3 310 684
Sonstiges	793 761	823 936	.	.
Betrag III	15 482 612	16 057 986	5 079 383	5 152 416
IV. Ministerium des Innern.				
Bezirksverwaltung und Polizei	4 481 424	4 591 855	817 201	865 268
Allgemeine Sicherheitspolizei	859 032	883 936	.	.
Heil- und Pflegeanstalten	1 623 664	1 691 956	1 301 709	1 343 566
Gewerbe und Landwirthschaft	629 465	621 536	29 163	35 613
Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues	4 778 841	4 665 503	1 210 155	1 428 056
Sonstiges	936 217	964 232	81 281	79 723
Betrag IV	13 308 643	13 419 018	3 439 509	3 752 226

Großherzogthums Baden in den Jahren 1897 und 1898.

Verwaltungszweige	Ausgaben 1897 Mk.	Ausgaben 1898 Mk.	Einnahmen 1897 Mk.	Einnahmen 1898 Mk.
V. Finanzministerium.				
Domänenverwaltung	5 307 922	5 215 077	9 555 034	9 718 725
Salinenverwaltung	613 306	613 987	779 478	775 417
Steuerverwaltung	4 702 672	4 838 563	35 412 422	38 925 682
Zollverwaltung	2 320 139	2 463 712	2 478 403	2 563 249
Schuldentilgung (Zuschuß an die Eisenbahnschuldentilgungskasse)	2 000 000	2 000 000	.	.
Ruhegehalte, Hinterbliebenenversorgung	3 933 925	4 144 689	.	.
Sonstiges	696 831	729 484	935 986	1 028 588
Betrag V	19 574 795	20 005 512	49 161 323	53 011 661
VI. Oberrechnungskammer	104 178	101 742	587	302
Summe des ordentlichen Etats	66 071 022	68 456 959	71 571 670	77 111 649
Außerordentlicher Etat	7 166 677	7 444 430	1 284 099	1 684 204
Summe der allgemeinen Staatsverwaltung (ordentlicher und außerordentlicher Etat)	73 237 699	75 901 389	72 855 769	78 795 853
Ausgeschiedene Verwaltungszweige.				
Eisenbahnbetriebsverwaltung	39 070 753	44 180 217	62 010 065	66 577 523
Eisenbahnwerkstättenverwaltung	5 496 157	5 690 073	5 487 513	5 700 251
Eisenbahnmagazinsverwaltung	8 906 198	11 561 307	9 128 436	11 223 116
Bodenseedampfschifffahrtsverwaltung	340 977	346 960	367 573	406 242
Antheil am Reinertrag der Main—Neckarbahn	1 113 856	1 121 880	46 325	58 212
Eisenbahnbauverwaltung	7 767 141	10 360 113	846 013	194 161
Für Verwaltung, Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld	19 004 828	17 787 984	.	.

Reine Eisenbahnschuld Ende 1897 . . . . 329 029 252 Mk.
" " " 1898 . . . . 325 675 432 "

Zusammenstellung der Staats-Einnahmen und -Ausgaben des Großherzogthums Hessen nach dem Hauptvoranschlag der Finanzperiode 1. April 1897/1900.

I. Ordentliche Einnahmen und Ausgaben für ein Jahr der Finanzperiode.

Einnahmen.

		Mark
1.	Erträge aus dem Familieneigenthum des Großherzoglichen Hauses	4 919 020
2.	Erträge aus Staatsdomänen	10 002 497
3.	" " Regalien	3 800
4.	Innere indirekte Auflagen	2 826 443
5.	Aus Reichssteuern	8 000 000
6.	Geldstrafen	347 200
7.	Verschiedene Einnahmen	969 133
8.	Direkte Steuern	10 360 186
	Summe . . .	37 428 279

Ausgaben.

		Mark	
9.	Lasten und Abgänge	1 513 213	
10.	Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld	7 933 781	
11.	Pensionen	1 265 600	
12.	Bedürfnisse des Großherzoglichen Hauses	1 331 857	
13.	Landstände	63 890	
14.	Staatsministerium	357 239	
15.	Ministerium des Innern	8 622 804	
16.	" der Justiz	2 804 678	
17.	" " Finanzen	4 878 563	
18.	Zur Durchführung einer neuen Gehaltsordnung für die gesammte Beamtenschaft nach dem Grundsatz des Dienstaltersstufensystems	600 000	
19.	Matrikularbeiträge	8 000 000	
	Summe . . .	37 371 625	
			37 371 625
	Verglichen erscheint Mehreinnahme:		56 654

II. Außerordentliche Einnahmen und Ausgaben für die drei Jahre der Finanzperiode zusammen.

Einnahmen.

		Mark
1.	Aus Anlehen	4 063 500
2.	" Ueberschüssen der Haupt-Staatskasse	7 498 531
3.	" verschiedenen Quellen	490 442
	Summe . . .	12 052 473

Ausgaben.

		Mark	
4.	Verzinsung und Tilgung der Staatsschuld	57 582	
5.	Ministerium des Innern	3 535 910	
6.	" der Justiz	657 270	
7.	" " Finanzen	5 423 940	
	Summe . . .	9 674 702	
			9 674 702
	Verglichen erscheint Mehreinnahme:		2 377 771

Finanzverhältnisse des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin.

I. Landesherrliche Finanz-Verwaltung.

Die Höhe des Etats bewegt sich in Einnahme und Ausgabe
für das Jahr Johs. 1898/99 um je 19 400 000 Mk., einschl. 366 000 Mk. zur Schuldentilgung,
" " " " 1899/1900 " " 20 926 000 " " 379 000 " " "

Einnahmen.

a. Die Erträgnisse der Großherzoglichen Domänen und Forsten.
b. Die landesvergleichsmäßigen und außerordentlichen mit den Ständen auf längere oder kürzere Zeiträume zu besonderen Zwecken vereinbarten Beiträge aus Landessteuern zur Unterhaltung der Gendarmerie, zu den Kosten der Justizverwaltung 2c.
c. Die Zinsen vom Kapitalvermögen.
d. Verschiedene Regalien, Lotterie.

Ausgaben.

a. Die Kosten des Landesregiments.
b. Die Matrikularbeiträge.
c. Die Verzinsung und Tilgung der landesherrlichen Schulden.

II. Landesherrlich-Ständische Finanz-Verwaltung.

1. Der Etat der Landessteuerkasse bewegt sich in Einnahme und Ausgabe
für das Jahr Johs. 1898/99 um je 3 955 600 Mk., einschl. 272 400 Mk. zur Schuldentilgung,
" " " " 1899/1900 " " 4 261 000 " " 229 600 " " "

2. Der Etat der Eisenbahn-Verwaltung balancirt in Einnahme und Ausgabe
für den Jahrgang 1. April 1898/99 mit 11 425 100 Mk.,
" " " 1. " 1899/1900 " 11 468 900 "

Einnahmen.

a. Die Landessteuern.
b. Antheil an den Reichssteuern.

Ausgaben.

a. Landesherrlich-Ständische Finanz- und Schuldentilgung.
b. Beiträge zu den Kosten der Polizeiverwaltung, Unterhaltung der Gendarmerie, Justizverwaltung, zur Aufhülfe von Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirthschaft, zu den Kosten des Militär-Ersatzwesens, der Standesämter und der Landesvermessung sowie zu Ausgaben für Verkehrswege (Chaussee- und Wasserbauten), für die Medizinal-, geistliche und Unterrichtsverwaltung (vergl. unter I. Einnahme c).

Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Großherzogthums Sachsen in den Jahren 1896 und 1897.

	1896				1897			
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Einnahme.								
Aus dem fiskalischen Vermögen	.	—	3 191 059	07	.	—	3 353 878	59
Grundbesitz	2 522 416	22	.	—	2 709 547	23	.	—
Grundherrliche Gefälle	17 259	99	.	—	4 509	61	.	—
Zinsen rc.	651 382	86	.	—	639 821	75	.	—
Aus Hoheitsrechten	.	—	990 394	60	.	—	1 084 519	—
Regalien	50 457	38	.	—	52 240	41	.	—
Kosten	909 211	36	.	—	996 307	70	.	—
Strafgelder	30 183	52	.	—	34 749	39	.	—
Anheimgefallene Gelder	542	34	.	—	1 221	50	.	—
Alte Grundsteuer	.	—	563 195	09	.	—	563 750	37
Indirekte Steuern und Reichssteuerantheil	.	—	3 127 895	76	.	—	3 172 929	57
Allgemeine direkte Steuern	.	—	2 287 824	24	.	—	2 374 182	97
Insgemein	.	—	14 548	45	.	—	11 820	82
Summe	.	—	10 174 917	21	.	—	10 561 081	32
Ausgabe.								
Großherzogliches Haus	.	—	960 000	—	.	—	960 000	—
Landtag	.	—	26 286	06	.	—	23 406	68
Reichszwecke	.	—	2 592 306	76	.	—	2 701 382	72
Staatsschuld	.	—	209 370	24	.	—	228 163	45
Verwaltung d. Staatseigenthums	.	—	408 850	77	.	—	401 589	89
Staatsverwaltung	.	—	2 855 763	—	.	—	2 879 027	12
Departementschefs	34 725	—	.	—	35 000	—	.	—
Departement des Großherzoglichen Hauses, des Aeußern und des Innern	307 897	18	.	—	312 413	02	.	—
Departement der Justiz	844 528	73	.	—	833 457	89	.	—
Departement der Finanzen	425 129	77	.	—	430 283	25	.	—
Departement des Kultus	63 299	82	.	—	64 572	36	.	—
Forst- und Jagdverwaltung	353 448	68	.	—	353 135	20	.	—
Erhebung der direkten Steuern und Kosten	118 484	14	.	—	125 339	18	.	—
Erhebung der indirekt. Steuern	135 247	52	.	—	135 519	91	.	—
Erlasse und Einnahmeausfälle	94 084	87	.	—	106 308	80	.	—
Pensionen rc.	478 917	29	.	—	482 997	51	.	—
Sicherheitsanstalten	.	—	215 654	45	.	—	215 028	52
Landstraßen rc.	.	—	334 750	—	.	—	336 300	—
Gemeinnützige Anstalten	.	—	468 626	39	.	—	458 300	02
Kirchen, Schulen rc.	.	—	1 514 736	41	.	—	1 515 436	99
Reservefonds und Insgemein	.	—	72 839	66	.	—	76 082	69
Summe	.	—	9 659 183	74	.	—	9 794 718	08

Einnahmen und Ausgaben der Centralkasse des Großherzogthums Oldenburg sowie der Kassen der drei Landestheile in den Jahren 1894 bis 1896.

I. Centralkasse des Großherzogthums.

	Mark
Die **Einnahmen** der Centralkasse haben betragen	9 263 319
Darunter:	
Antheil Oldenburgs an dem Ueberschusse von den Zöllen und der Tabakssteuer	5 450 106
Antheil Oldenburgs an der Reichs-Stempelabgabe für Werthpapiere ꝛc.	1 012 228
Antheil Oldenburgs an der Branntweinsteuer	2 124 599
Zinsen von den (ausschließlich des Betriebsfonds von 300 000 Mark) 5 019 514 Mark betragenden Kapitalien des Großherzogthums	634 446
Ueberschüsse der Serviskasse (Miethe für Militärgebäude ꝛc.) .	40 682
Die **Ausgaben** der Centralkasse in den obigen drei Jahren betrugen	9 263 319
Darunter:	
Kosten des Landtages und der Provinzialräthe in Eutin und Birkenfeld	66 142
Beitrag der Centralkasse zu den Kosten des Staatsministeriums	300 000
Wittwenkasse	96 314
Archiv	34 398
Statistik	85 100
Beiträge zu den Kosten des Deutschen Reiches und Kosten der Vertretung bei demselben	8 454 766
Wartegelder und Pensionen	136 121
Kassenüberschüsse, an die Landeskassen der drei Landestheile abgeführt	42 243

II. Kassen der drei Landestheile.

A. Landeskasse des Großherzogthums Oldenburg.

Einnahmen.

	Mark
Kapitel I. Einnahme vom Staatsgut	3 447 566
Kapitel II. Einnahme von Gewerbsrekognitionen, Sporteln, Gebühren ꝛc. für den Gebrauch von Staatsanstalten (einschließlich Offizialatssporteln)	5 712 500
Kapitel III. Steuern	7 190 942
Kapitel IV. Vermischte Einnahmen	4 936 093
Zusammen . . .	21 287 101

Ausgaben.

	Mark
Kapitel I. Allgemeiner Landesaufwand	1 612 051
Kapitel II. Verwaltung des Innern	5 337 046
Kapitel III. Justizverwaltung	1 931 819
Kapitel IV. Geistliche Angelegenheiten und Schulen	2 326 055
Kapitel V. Finanzverwaltung	6 715 503
Kapitel VI. Vermischte und unvorhergesehene Ausgaben	119 086
Dazu die zur Sustentation des Großherzoglichen Hauses verwendeten	556 535
Zusammen	18 598 095

B. Landeskasse des Fürstenthums Lübeck.

Einnahmen.

	Mark
Kapitel I. Einnahmen vom Staatsgut	1 168 911
Kapitel II. Einnahmen von Gewerbsrekognitionen, Sporteln, Gebühren 2c. für den Gebrauch von Staatsanstalten 2c.	236 085
Kapitel III. Steuern	572 054
Kapitel IV. Vermischte Einnahmen	420 780
Zusammen	2 397 830

Ausgaben.

	Mark
Kapitel I. Allgemeiner Landesaufwand	173 912
Kapitel II. Kosten der Verwaltung	1 369 797
Kapitel III. Kosten der Rechtspflege	300 279
Kapitel IV. Außerordentliche und unvorhergesehene Ausgaben	6 040
Dazu die zur Sustentation des Großherzoglichen Hauses verwendeten	107 101
Zusammen	1 957 129

C. Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld.

Einnahmen.

	Mark
Kapitel I. Einnahmen vom Staatsgut	484 268
Kapitel II. Sporteln, Gebühren 2c.	239 271
Kapitel III. Steuern	760 005
Kapitel IV. Vermischte Einnahmen	851 093
Zusammen	2 334 637

Ausgaben.

	Mark
Kapitel I. Allgemeiner Landesaufwand	137 416
Kapitel II. Kosten der Verwaltung	973 037
Kapitel III. Kosten der Rechtspflege	275 823
Kapitel IV. Kultus und Unterricht	403 946
Kapitel V. Vermischte Ausgaben	24 707
Dazu die zur Sustentation des Großherzoglichen Hauses verwendeten	101 364
Zusammen	1 916 293

Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Staatshaushalts-
1896/97 und

Einnahme	1. April 1896/97 Mk.	1. April 1897/98 Mk.
Ueberschuß vom Kammergute	1 397 771	2 108 718
Direkte Steuern:		
Grundsteuer	1 426 144	1 329 726
Personalsteuer	308 115	24 234
Einkommensteuer	.	1 069 110
Gewerbesteuer	424 844	413 207
Indirekte Steuern:		
Ueberschuß aus Herzoglicher Haupt-Steuerkasse	403 258	525 347
Gerichtssporteln	764 883	777 870
Antheil an den Mehrerträgen der Zölle und der Tabaksteuer und an den Reichsstempelabgaben, sowie der Branntweinsteuer	3 442 140	3 598 604
Zinsen von dem in Werthpapieren angelegten Staatsvermögen	669 365	663 939
Annuität aus dem Verkaufe der Eisenbahnen	2 625 000	2 625 000
Leihhaus-Einnahmen	459 304	512 296
Ueberschuß aus der Verwaltung der Braunschweigischen Anzeigen	12 000	17 000
Lotterie-Einnahmen	1 239 918	1 347 890
Ueberschuß aus früheren Finanzjahren	489 120	.
Extraordinäre Einnahmen	[1] 1 690 878	32 264
Summe . . .	15 352 740	15 045 205

[1] Hierunter Anleihe vom Herzoglichen Leihhause zu 1 664 855 Mk.

Rechnung des Herzogthums Braunschweig pro 1. April 1. April 1897/98.

Ausgabe	1. April 1896/97 Mk.	1. April 1897/98 Mk.
Allgemeine Landesverpflichtungen (Matrikularbeiträge)	3 331 454	3 493 481
Verwaltungsausgaben bei Herzoglichem Staats-Ministerium, bei dem Herzoglichen Verwaltungsgerichtshofe und beim Landes-Hauptarchiv	172 053	167 193
Legationskosten	28 599	28 433
Landtagskosten und ständische Gehalte	29 626	27 903
Justizverwaltung	1 599 354	1 622 988
Finanzverwaltung:		
Finanzkollegium	320 428	325 719
Steuerkollegium	30 995	38 902
Zoll- und Steuerdirektion	48 454	45 862
Baudirektion	409 275	407 358
Gendarmeriekorps	219 850	226 254
Polizeiverwaltung:		
Kreisdirektionen	424 177	418 556
Medizinalanstalten	71 952	73 175
Landesökonomie-Kommission	76 861	74 283
Ortspolizei in den Städten Braunschweig und Wolfenbüttel	212 956	213 909
Baukosten:		
bei Herzoglicher Baudirektion	794 300	803 800
" den Justizbehörden	60 650	69 894
" " Herzoglichen Kreisdirektionen	118 500	99 200
" der Zoll- und Steuerdirektion	9 000	8 000
" verschiedenen Behörden	15 000	12 000
Pensionen bei der Civilverwaltung	774 889	753 572
Behuf der Landesschuld:		
Kapitalzinsen	1 028 048	1 074 036
Amortisation	523 200	540 900
Behuf der Prämienanleihe	1 219 740	1 219 740
Zu außerordentlichen Verwendungen zu Staatszwecken	2 411 765	717 483
Zur Deckung des Defizits bei der Kloster-Reinertragskasse	1 065 764	976 118
Extraordinäre Ausgaben	74 742	128 003
Summe	15 071 632	13 566 762

Nachweisung der Staats-Einnahmen und -Ausgaben des Herzog-

Einnahme	1897 Mk.	1897 Pf.	1898 Mk.	1898 Pf.
I. Landeseinnahmen.				
1. Direkte Steuern	1 599 352	86	1 666 069	39
2. Gebühren	389 687	41	423 113	38
3. Geldstrafen	52 848	42	47 605	99
4. Ueberschuß der Landeskreditanstalt	73 500	88	82 398	65
5. Abwurf von Eisenbahnen	239 620	03	239 610	60
6. Grundstücke und Gebäude	16 982	60	17 767	59
7. Kapitalbesitz	122 707	82	125 156	53
8. Zufällige und vermischte Einnahmen	35 404	43	132 525	60
II. Einnahmen aus der Reichskasse.				
9. Vergütung für Erhebung und Kontrollirung der Reichssteuern	265 867	06	258 020	65
10. Matrikularmäßiger Antheil an dem Mehrertrag der Zölle und der Tabaksteuer	1 227 258	64	1 406 103	66
11. Desgl. an dem Ertrag der Verbrauchsabgabe für Branntwein und des Zuschlags dazu	451 089	32	451 553	51
12. Desgl. an dem Ertrag der Reichsstempelabgabe	207 627	05	227 673	54
III. Antheil an dem Abwurf des Domänenvermögens	587 556	34	565 018	81
Summe	5 269 502	86	5 642 617	90

thums Sachsen-Meiningen in den Jahren 1897 und 1898.

Ausgabe	1897 Mk.	Pf.	1898 Mk.	Pf.
A. Fortlaufende Ausgaben.				
I. Matrikularbeitrag zur Reichskasse	1 853 371	—	2 007 459	—
II. Landtag	21 330	24	21 134	73
III. Staatsministerium	157 770	74	170 429	72
IV. Ministerium des Innern	451 157	22	501 830	21
V. Ministerium der Justiz	644 718	24	669 697	51
VI. Ministerium für Kirchen- und Schulensachen	604 388	77	641 227	05
VII. Ministerium der Finanzen				
1. Finanzverwaltung	415 037	60	439 100	69
2. Hochbauwesen	72 581	14	76 488	31
3. Wartegelder, Ruhegehalte 2c.	182 041	65	204 440	65
4. Staatsschuld				
a) Verzinsung und Tilgung	451 992	40	450 091	24
b) Verwaltung	5 742	83	5 437	68
Summe	4 860 131	83	5 187 336	79
B. Außerordentliche und einmalige Ausgaben	290 214	69	330 752	50
Gesammtsumme	5 150 346	52	5 518 089	29
Vergleichung.				
Summe der Einnahme	5 269 502	86	5 642 617	90
Summe der Ausgabe	5 150 346	52	5 518 089	29
Mehreinnahme	119 156	34	124 528	61

Finanzhauptetat des Herzogthums Sachsen-Altenburg auf die Finanzperiode 1896 bis 1898.

Kapitel	Benennung der Kapitel.	Kapitel-summen
	Laufende Staatsverwaltung.	
	A. Einnahme.	
I.	Nutzungen des Staatsvermögens, beziehentlich staatsfiskalische Betriebsanstalten	1 036 704
II.	Einnahmen aus Staatshoheitsrechten	375 618
III.	Aus dem Unterrichts-Ressort (Schulgelder)	51 080
IV.	Steuern und Abgaben	1 263 768
V.	Herauszahlungen aus der Reichskasse auf Zölle 2c.	1 329 959
VI.	Insgemein	669
	B. Ausgabe.	
I.	Zu Reichszwecken (ausschließlich)	1 335 083
II.	Landschaft	17 179
III.	Staatsschulden und Staatspassivrenten	73 768
IV.	Fiskalischer Grundbesitz ausschließlich Forsten und Wege	58 600
V.	Chausseen, Wege- und Wasserbau	302 857
VI.	Anstalten für Wissenschaft und Kunst	263 961
VII.	Volksschulwesen	231 650
VIII.	Kirchliche Zwecke	94 977
IX.	Sicherheitsanstalten	162 533
X.	Armenwesen	71 170
XI.	Medizinalwesen	70 169
XII.	Gewerbe und Landwirthschaft	35 460
XIII.	Wegen der direkten und indirekten Steuern	72 562
XIV.	Aufwand in allgemeinen Regierungs- und Verwaltungsangelegenheiten	9 006
XV.	Besoldungen und Bureauaufwände des Ministeriums und der von ihm ressortirenden Behörden	205 725
XVI.	Besoldungen, Dienst- und Bureauaufwände der Behörden im Ressort der Justiz	410 900
XVII.	Besoldungen, Dienst- und Bureauaufwände im Ressort des Ministeriums, Abtheilung des Innern	122 358
XVIII.	Besoldungen, Dienst- und Bureauaufwände im Ressort der Ministerialabtheilung der Finanzen	248 842
XIX.	Pensionen und Wartegelder	150 000
XX.	Staatsdiener-Wittwen-Sozietät	70 000
XXI.	Unterstützung aus staatlichen Rücksichten	18 409
XXII.	Reserve- und Dispositionsfonds	15 000
XXIII.	Kaduzitäten und Erlasse	15 550
XXIV.	Insgemein	430

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der laufenden Staatsverwaltung

Kapitel	Einnahme Mk.	Kapitel	Ausgabe Mk.
I.	1 036 704	I.	1 335 083
II.	375 618	II.	17 179
III.	51 080	III.	73 768
IV.	1 263 768	IV.	58 600
V.	1 329 959	V.	302 857
VI.	669	VI.	263 961
		VII.	231 650
Summe . . .	4 057 798	VIII.	94 977
		IX.	162 533
		X.	71 170
		XI.	70 169
		XII.	35 460
		XIII.	72 562
		XIV.	9 006
		XV.	205 725
		XVI.	410 900
		XVII.	122 358
		XVIII.	248 842
		XIX.	150 000
		XX.	70 000
		XXI.	18 409
		XXII.	15 000
		XXIII.	15 550
		XXIV.	430
		Summe . . .	4 056 189

Vergleichung.

4 057 798 Mk. Gesammtsumme der Einnahme
4 056 189 „ Gesammtsumme der Ausgabe

1 609 Mk. Einnahme-Ueberschuß.

Bemerkung. Die Isteinnahmen und Istausgaben decken sich beinahe ganz mit dem Voranschlag.

Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben der Herzogthümer Coburg und Gotha in den Rechnungsjahren 1896/97 und 1897/98.

	Im Rechnungsjahre 1. Juli 1896/97 Mk.	Pf.	1. Juli 1897/98 Mk.	Pf.
A. Einnahme.				
1. Von den Herzogthümern Coburg und Gotha gemeinschaftlich aufgebrachte Einnahmen.				
Zins- und Tilgungsrenten	30 674	61	31 474	31
Grunderträge	6 924	94	6 512	58
Sporteln und Strafen	619 703	31	618 350	58
Ueberweisungen aus der Reichshauptkasse	1 730 314	74	1 844 532	09
Indirekte Steuern bezw. Vergütungen für Verwaltung und Erhebung	32 754	49	34 199	19
Vermischte Einnahmen	9 543	02	13 048	38
Summe 1	2 429 915	11	2 548 117	13
2. Von dem Herzogthum Coburg allein aufgebrachte Einnahmen.				
Aus dem Staatsvermögen	59 316	84	65 368	20
Aus den Domäneneinkünften	207 200	03	219 976	65
Steuern und Abgaben	610 496	41	605 448	76
Vermischte Einnahmen	101 727	20	106 701	79
Summe 2	978 740	48	997 495	40
3. Von dem Herzogthum Gotha allein aufgebrachte Einnahmen.				
Grunderträge	10 041	68	10 727	58
Nutzbare Rechte	104 363	70	104 582	67
Beiträge der Gemeinden zu den Alterszulagen sowie zu den Ruhestandsgehalten der Volksschullehrer und -Lehrerinnen	89 542	64	135 422	82
Zinsen von Aktienkapitalien	70 489	76	59 336	36
Direkte Steuern	1 069 222	29	1 096 879	27
Indirekte Steuern	49 015	28	44 351	68
Beiträge aus den Domänenrevenuen	579 157	71	553 995	15
Vermischte Einnahmen	177 123	67	177 563	44
Summe 3	2 148 956	73	2 182 858	97
Summe der Einnahme der Herzogthümer Coburg u. Gotha	5 557 612	32	5 728 471	50

	Im Rechnungsjahre			
	1. Juli 1896/97		1. Juli 1897/98	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
B. Ausgabe.				
1. Von den Herzogthümern Coburg und Gotha gemeinschaftlich geleistete Ausgaben.				
Beziehungen der Herzogthümer zum Deutschen Reich . .	1 679 273	51	1 825 625	87
Gemeinschaftlicher Landtag	21 481	95	3 755	90
Allgemeine Staatsverwaltung	398 914	50	415 493	02
Verwaltung rc. der in die Reichshauptkasse fließenden Zölle	63 871	48	68 446	56
Auf das Justizwesen und die Strafanstalten	647 297	75	661 551	29
Militärwesen	4 598	11	6 870	21
Einnahmeabfall	70 919	77	67 838	61
Zuschuß zu den Wittwenpensionskassen	20 429	89	21 797	17
Extraordinär	1 482	70	2 129	34
Summe 1 . . .	2 908 269	66	3 073 507	97
2. Von dem Herzogthum Coburg allein geleistete Ausgaben.				
Für die Staatsschuld	163 529	01	163 293	30
Für die Landesvertretung	4 210	81	10 412	51
Für die innere Landesverwaltung und die Finanzen . .	126 298	87	165 917	44
Allgemeine Staatsverwaltung	79 358	57	82 229	78
Für die Verkehrsanstalten und den Straßenbau	44 372	38	51 208	74
Für die Sicherheitspolizei	23 421	16	28 316	81
Für die Gesundheitspolizei	18 604	25	22 425	44
Für die Armenpflege	24 010	—	26 200	—
Für die Kirche und für Anstalten des Unterrichts . . .	112 201	64	130 176	02
Für die Landwirthschaft und den Gartenbau	4 999	54	5 123	32
Für das Gewerbewesen	7 700	—	8 585	—
Insgemein	22 454	92	20 582	02
Reservefonds	6 953	87	1 500	—
Summe 2 . . .	638 115	02	715 970	38
3. Von dem Herzogthum Gotha allein geleistete Ausgaben.				
Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden	6 334	37	6 811	92
Landesvertretung	10 317	05	12 638	54
Allgemeine Staatsverwaltung	88 699	28	78 456	42
Innere Verwaltung, Hoheit und Polizei	593 551	50	646 918	76
Kirchen-, Schul- und Unterrichtswesen	606 591	79	782 552	03
Finanzwesen	190 687	34	203 378	59
Unterhaltung d. Korrektionäre in d. betr. Anstalt zu Eisenach	8 687	28	7 353	14
Militärwesen	1 221	83	3 467	16
Einnahmeabfall	6 927	30	7 126	26
Vermischte Ausgaben	57 330	46	65 957	51
Extraordinär	34 096	38	17 236	28
Summe 3 . . .	1 604 444	58	1 831 896	61
Summe der Ausgabe der Herzogthümer Coburg und Gotha	5 150 829	26	5 621 374	96

Nach dem Hauptfinanzabschluß des Herzogthums Anhalt für das Jahr 1. Juli 1897/98 betragen

	Mark	Pf.
Die Einnahmen.		
Von Gütern ꝛc.	2 217 144	—
Von Forsten	1 048 461	—
Konzessionsabgaben	133 215	—
Stempel- und Erbschaftssteuern	176 951	—
Antheil an den Reichssteuern	2 497 645	—
Für Erhebung der Reichssteuern	565 826	—
Einkommensteuer	1 005 179	—
Grundsteuer	40 474	—
Von Bergwerken	5 022 316	—
Sporteln der Behörden	1 366 631	—
Sonstige Einnahmen	142 778	—
Zusammen	14 216 620	—
Die Ausgaben.		
Allgemeine Staatsverwaltung	207 519	—
Reichsmatrikularbeiträge	2 435 568	—
Zum Reservefonds	150 000	—
Justizverwaltung	826 007	—
Verwaltung des Innern	928 937	—
Unterricht	2 624 914	—
Finanzverwaltung	1 332 507	—
Salzwerke Leopoldshall und Friedrichshall	2 690 868	—
Kultus	166 879	—
Renten	352 552	—
Pensionen	591 030	—
Bauwesen	1 554 237	—
Sonstige Ausgaben	2 828	—
Zusammen	13 863 846	—

Nach dem Hauptfinanzabschluß des Herzogthums Anhalt für das Jahr 1. Juli 1898/99 betragen

	Mark	Pf.
Die Einnahmen.		
Tit. I. Domanialverwaltung	3 058 203	94
„ II. Steuerverwaltung	3 698 517	76
„ III. Von Bergwerken	4 390 379	—
„ IV. Sporteln und Nebeneinnahmen	1 139 114	04
„ V. Insgemein	159	14
„ VI. Außerordentliche Einnahme	1 738 626	12
Zusammen	14 025 000	—
Die Ausgaben.		
A.		
1. Regierung, Abtheilung des Innern		
a) Personalaufwand	85 355	—
b) Realaufwand	24 428	75
2. Kreisdirektionen		
a) Personalaufwand	99 375	—
b) Realaufwand	49 359	25
3. Jägerbrigade	135 908	60
4. Zur Bestreitung der Kosten für die Unterbringung jugendlicher Angeschuldigten	600	—
5. Strafanstalt Coswig	150 317	—
6. Armenwesen	26 535	75
7. Medizinalwesen		
a) Personalaufwand	26 120	—
b) Realaufwand	32 412	—
8. Für Kunst und Wissenschaft	31 631	—
9. Zu Landeskulturzwecken	35 390	—
10. Landgestüt	50 330	—
11. Zu Kommunalzwecken	58 265	30
12. Zur Handelskammer	6 000	—
13. Landesverwaltungsgericht	845	—
B.		
1. Regierung, Abtheilung für das Schulwesen		
a) Personalaufwand	27 395	—
b) Realaufwand	7 380	—
2. Unterricht	2 696 003	83
Zusammen	3 543 651	48

Nach dem Hauptfinanzabschluß des Herzogthums Anhalt für das Jahr 1. Juli 1897/98 betragen

	Mark	Pf.
Die Einnahmen.		
Von Gütern ꝛc.	2 217 144	—
Von Forsten	1 048 461	—
Konzessionsabgaben	133 215	—
Stempel- und Erbschaftssteuern	176 951	—
Antheil an den Reichssteuern	2 497 645	—
Für Erhebung der Reichssteuern	565 826	—
Einkommensteuer	1 005 179	—
Grundsteuer	40 474	—
Von Bergwerken	5 022 316	—
Sporteln der Behörden	1 366 631	—
Sonstige Einnahmen	142 778	—
Zusammen	14 216 620	—
Die Ausgaben.		
Allgemeine Staatsverwaltung	207 519	—
Reichsmatrikularbeiträge	2 435 568	—
Zum Reservefonds	150 000	—
Justizverwaltung	826 007	—
Verwaltung des Innern	928 937	—
Unterricht	2 624 914	—
Finanzverwaltung	1 332 507	—
Salzwerke Leopoldshall und Friedrichshall	2 690 868	—
Kultus	166 879	—
Renten	352 552	—
Pensionen	591 030	—
Bauwesen	1 554 237	—
Sonstige Ausgaben	2 828	—
Zusammen	13 863 846	—

Nach dem Hauptfinanzabschluß des Herzogthums Anhalt für das Jahr 1. Juli 1898/99 betragen

	Mark	Pf.
Die Einnahmen.		
Tit. I. Domanialverwaltung	3 058 203	94
" II. Steuerverwaltung	3 698 517	76
" III. Von Bergwerken	4 390 379	—
" IV. Sporteln und Nebeneinnahmen	1 139 114	04
" V. Insgemein	159	14
" VI. Außerordentliche Einnahme	1 738 626	12
Zusammen	14 025 000	—
Die Ausgaben.		
A.		
1. Regierung, Abtheilung des Innern		
a) Personalaufwand	85 355	—
b) Realaufwand	24 428	75
2. Kreisdirektionen		
a) Personalaufwand	99 375	—
b) Realaufwand	49 359	25
3. Jägerbrigade	135 908	60
4. Zur Bestreitung der Kosten für die Unterbringung jugendlicher Angeschuldigten	600	—
5. Strafanstalt Coswig	150 317	—
6. Armenwesen	26 535	75
7. Medizinalwesen		
a) Personalaufwand	26 120	—
b) Realaufwand	32 412	—
8. Für Kunst und Wissenschaft	31 631	—
9. Zu Landeskulturzwecken	35 390	—
10. Landgestüt	50 330	—
11. Zu Kommunalzwecken	58 265	30
12. Zur Handelskammer	6 000	—
13. Landesverwaltungsgericht	845	—
B.		
1. Regierung, Abtheilung für das Schulwesen		
a) Personalaufwand	27 395	—
b) Realaufwand	7 380	—
2. Unterricht	2 696 003	83
Zusammen	3 543 651	48

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der Staatshaushaltung des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen für das Jahr 1897.

Die gesammten Einnahmen betrugen 3 344 000 Mk., die Ausgaben 3 238 000 Mk.; der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben 106 000 Mk. In diesem Gesammtergebnisse sind eingerechnet die Einnahmen und Ausgaben des Fürstlichen Kammerguts, welches von Seiner Durchlaucht dem Fürsten dem Lande unter Vorbehalt einer zur Bestreitung der Fürstlichen Hofhaltung dienenden Jahresrente von 500 000 Mk. zur Verwaltung und Nutzung überlassen ist. Die Verwaltung der zum Kammergut gehörenden Domänen und Forsten ergab gegenüber dem nach den betreffenden, gesetzlich festgelegten Vereinbarungen vorgesehenen Ertrage von 832 000 Mk. einen Ueberschuß von 105 000 Mk., welcher zum Theil zu Domänenbauten verbraucht, zum größeren Theil dem Gesetze gemäß zwischen dem Landesherrn und Lande vertheilt wurde. Im Endergebnisse erzielte hiernach das Land aus dem Rechnungsjahre 1897 einen Ueberschuß von 31 000 Mk., in welchem etwa 10 000 Mk. Ueberschuß der Ueberweisungen vom Reiche über die Matrikularbeiträge verrechnet sind.

Die reinen Staatseinnahmen setzen sich in der Hauptsache zusammen aus Steuern 530 000 Mk.: (Einkommensteuer 342 000 Mk., Grund- und Gebäudesteuer 163 000 Mk., Erbschaftssteuer 25 000 Mk.); Gebühren der Gerichts und Verwaltungsbehörden 177 500 Mk.; Einnahmen aus Staatsgut und Gewinnantheilen an Bergwerken und Banken 106 000 Mk.; Einnahmen aus der Unterrichtsverwaltung 90 000 Mk. (darunter 40 600 Mk. aus Stiftungen und 46 500 Mk. aus Schulgeldern der höheren Lehranstalten).

An den Ausgaben der Staatsverwaltung waren die Justizverwaltung mit 222 000 Mk., die Kirchen- und Schulverwaltung mit 380 000 Mk., die innere und Polizeiverwaltung (darunter Ausgaben für Handel, Verkehr und Landeskultur) mit 363 000 Mk. betheiligt. Die Verzinsung und Amortisation der Staatsschuld erforderte 33 300 Mk.

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt im Jahre 1898.

Einnahmen.

Aus dem Kammervermögen und Staatsgute	1 416 930	Mk.
Aus den Hoheitsrechten	248 366	"
Steuern	604 580	"
Ueberweisungen aus den Reichssteuern	789 495	"
Vermischte Einnahmen	70 800	"
Zusammen	3 130 171	Mk.

Ausgaben.

Fürstliches Haus	297 016	Mk.
Zu Reichszwecken	761 017	"
Landesvertretung	10 683	"
Ministerium	149 189	"
Justiz	248 698	"
Verwaltung	157 988	"
Straßen- und Wasserbau	175 992	"
Hochbau	61 745	"
Gewinnung der Einkünfte	443 803	"
Kirchen, Schulen und Bildungsanstalten	258 043	"
Pensionen	112 877	"
Schuldenwesen	166 822	"
Sonstige Ausgaben	19 760	"
Außerordentliche Ausgaben ausschl. der Aufwendungen für Eisenbahnneubauten	11 385	"
Zusammen	2 875 018	Mk.

Nach dem Staatshaushalts-Etat für die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont für 1899 beträgt die

	Einnahme:	Mk.
1.	der Domänen und Forsten, soweit die Einnahmen nicht Seiner Durchlaucht dem Fürsten zustehen	14 859
2.	der direkten Steuern	369 420
3.	der Zinsen	21 250
4.	aus der Verwaltung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	2 930
5.	aus der Justizverwaltung	95 380
6.	aus der Verwaltung des Innern	10 740
7.	aus der Verwaltung der landwirthschaftlichen Angelegenheiten	10 045
8.	Antheil an dem Ertrage der Reichszölle 2c.	487 660
9.	Verwaltungskostenzuschuß aus der preußischen Staatskasse	530 000
10.	Verschiedene Einnahmen	4 302
	Summe	1 546 586

	Ausgabe:	
1.	Domänen und Forstverwaltung	4 690
2.	Verwaltung der direkten Steuern	51 640
3.	Zuschuß zur Wittwenkasse	51 430
4.	Renten 2c.	96 015
5.	Pensionen und Unterstützungen	24 760
6.	Landesverwaltung	60 849
7.	Landesschulden-Verwaltung	101 250
8.	Matrikularbeitrag an das Reich	503 406
9.	Dispositionsfonds des Landesdirektors	12 000
10.	Verwaltung des Bauwesens	82 591
11.	Justizverwaltung	145 381
12.	Verwaltung des Innern	109 939
13.	Verwaltung der landwirthschaftlichen Angelegenheiten	87 103
14.	Verwaltung der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten	184 656
15.	Verschiedene Ausgaben	20 876
	Summe	1 546 586

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Reuß ältere Linie für 1897 und 1898.

Einnahme	1897 Mk.	1897 Pf.	1898 Mk.	1898 Pf.
Grundsteuer	98 513	72	74 320	91
Einkommensteuer	419 884	31	379 323	37
Andere direkte Abgaben	39 329	37	39 306	84
Antheilig bezogene indirekte Steuern (Wechselstempelsteuer, Mehrertrag der Zölle und Tabaksteuer, Reinertrag der Verbrauchsabgabe für Branntwein und des Zuschlags und Reichsstempelabgaben)	544 273	82	601 477	95
Sporteln, Strafgelder und Nebeneinnahmen	182 978	14	204 441	15
Chaussee- und Brückengelder	24 565	36	24 134	53
Vom Grundeigenthum	2 726	72	3 367	97
Zinsen von Außenständen	42 541	96	47 316	62
Einnahme des Pensionsfonds	12 562	66	13 240	10
Verschiedene Einnahmen	20 010	39	25 321	07
	1 387 386	45	1 412 250	51
Ausgabe.				
Matrikularbeiträge	536 905	—	578 920	—
Kosten der Vertretung im Bundesrath	768	18	405	47
Für die Landesvertretung	4 516	28	9	—
Geschäftsführung der oberen Landesbehörden	34 936	32	37 458	96
Katasterwesen und Erhaltung der Grenzen	17 305	05	19 363	04
Finanzverwaltung im Allgemeinen	3 984	27	4 409	42
Erhebung der direkten Steuern	13 319	79	13 348	12
„ „ indirekten	20 596	72	22 607	83
Entschädigung für weggefallene Intraden 2c.	35 475	78	35 457	78
Verzinsung der Staatsschulden	3 462	12	2 319	12
Zurückgezahlte Kapitalien	29 547	—	30 432	—
Geschäftsführung der Mittel- und Unterbehörden	39 737	79	40 746	63
Gendarmerie	32 112	51	35 577	74
Straßen- und Wegebau	62 280	10	67 565	31
Medizinalwesen	15 823	17	16 621	44
Justizverwaltung	179 916	78	191 883	85
Für Kirchen- und Schulzwecke	46 247	52	61 106	—
Pensionen und Wartegelder	68 799	69	67 997	22
Unterstützungen an Anstalten und Private	12 250	10	12 319	10
Zu Militärzwecken	810	08	777	56
Auf die fiskalischen 2c. Gebäude	10 658	75	16 191	27
Verschiedene Ausgaben	9 488	16	9 752	09
Extraordinär	14 077	30	14 780	—
	1 193 018	46	1 280 048	95

Auszug aus den Jahresrechnungen der Fürstlichen Hauptstaatskasse in Gera pro 1897 und 1898.

Kapitel	Bezeichnung	Betrag 1897 Mk.	Betrag 1897 Pf.	Betrag 1898 Mk.	Betrag 1898 Pf.
	Einnahme.				
I	Bestand	.	.	.	.
II	Indirekte Steuern	1 125 014	67	1 191 353	56
III	Sporteln	264 444	77	297 449	47
IV	Strafgelder und Konfiskationserlös	13 688	42	17 559	98
V	Zahlungen aus anderen Kassen	157 100	—	157 100	—
VI	Zinsen von Aktivkapitalien	105 924	03	98 412	13
VII	Grundstücksnutzungen	7 697	55	11 060	35
VIII	Direkte Steuern	898 040	96	931 493	02
IX	Insgemein	5 695	17	5 420	96
	Summe . . .	2 577 605	57	2 709 849	47
	Ausgabe.				
I	Für Reichszwecke	1 049 683	—	1 138 942	75
II	Für die Landesvertretung	5 538	63	11 437	11
III	Auf das Ministerium	85 206	17	87 242	28
IV	Für die innere Landesverwaltung	307 695	65	275 457	66
V	Für die Justiz	344 251	09	343 198	33
VI	Für Kirche und Schule	367 897	88	371 526	66
VII	Auf die Finanzen	239 289	17	233 704	73
VIII	Extraordinär	*) 846 406	69	212 600	11
IX	Verläge und Vorschüsse	3 636	57	4 279	67
	Summe . . .	3 249 604	85	2 678 389	30

*) Darunter 600 000 Mk. zum Eisenbahnfonds.

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Schaumburg-Lippe der Jahre 1897 und 1898.

	1897 Mk.	1898 Mk.
Die Ausgaben betrugen und zwar		
im Ordinarium	910 347,67	7 950 384,50
im Extraordinarium	118 863,—	130 105,—
Die Einnahmen betrugen und zwar		
im Ordinarium	877 443,22	1 041 023,22
im Extraordinarium	151 767,45	39 466,28
Die Hauptausgaben waren		
Deutsches Reich	333 565,—	361 040,—
Ministerium	47 799,—	48 399,28
Gerichte	82 072,84	83 578,67
Bausachen	118 886,20	117 991,20
Geistliche und Unterrichts-Anstalten	72 876,—	75 056,—
Pensionen	80 000,—	80 000,—
Garnisonkosten	20 076,41	20 920,20
Verzinsung und Tilgung der Anleihe	18 060,—	22 586,26
Die Haupteinnahmen waren		
Einnahmen vom Reich	318 820,—	348 000,—
Einnahme vom Domanium	162 287,—	163 287,—
Steuern	242 807,—	246 307,22
Jurisdiktions- und Verwaltungsgefälle	52 760,—	52 660,—
Staatsstraßen	24 300,—	22 600,—
Garnisonanstalten	28 580,—	28 780,—
Gymnasium	29 159,—	29 159,—

Voranschlag des Fürstenthums Lippe.

	1898 Mk.	1899 Mk.	Bemerkungen
Einnahme.			
I. Finanzverwaltung	1 110 204	1 113 204	
II. Verwaltung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	660	660	
III. Landesverwaltung	13 000	15 000	
IV. Justizverwaltung	160 000	170 000	
V. Verwaltung des Innern . .	—	—	
VI. Verwaltung der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten	43 000	41 000	
VII. Militärverwaltung	25	25	
Summe . . .	1 326 889	1 339 889	
Ausgabe.			
I. Finanzverwaltung	218 935	213 897	
II. Verwaltung für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	163 504	200 404	
III. Landesverwaltung	185 602	187 383	
IV. Justizverwaltung	211 560	215 388	
V. Verwaltung des Innern . .	71 095	76 111	
VI. Verwaltung der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-angelegenheiten	495 931	498 403	
VII. Militärverwaltung	1 500	1 500	
Summe . . .	1 348 127	1 393 086	
Vergleichung.			
Einnahme	1 326 889	1 339 889	
Ausgabe	1 348 127	1 393 086	
Fehlbetrag:	21 238	53 197	

Freie und Hansestadt Lübeck.

Voranschlag für 1899/1900.

		Mk.	Pf.
	A. Ordentliche Einnahmen.		
I.	Domänen	598 322	49
II.	Zinsen und Dividenden	235 770	—
III.	Antheil an den Reichseinnahmen	760 550	—
IV.	Steuern, Abgaben und Gebühren	2 634 371	03
V.	Schulen	252 315	59
VI.	Verschiedene Einnahmen	408 431	—
VII.	Zuschuß aus der Reservekasse	29 944	96
		4 919 705	07
	B. Außerordentliche Einnahmen.		
	Zuschuß aus dem Kapitalfonds	100 000	—
	Summe . . .	5 019 705	07
	A. Ordentliche Ausgaben.		
I.	Senat und Bürgerschaft	213 950	—
II.	Reichs- und auswärtige Angelegenheiten	764 266	67
III.	Gerichte	262 504	73
IV.	Polizei- und Gefängnißwesen	360 630	54
V.	Verwaltung	357 179	67
VI.	Oeffentliche Bauten und Lootsenwesen	593 805	—
VII.	Kirchen (nur die Zuschüsse des Staates zu im Uebrigen selbständigen Einnahmen)	8 607	38
VIII.	Schulen	1 003 510	—
IX.	Oeffentliche Wohlthätigkeit	154 220	—
X.	Ruhegehalte und Wartegelder	120 526	91
XI.	Verschiedene Zahlungen	49 487	45
XII.	Staatsschuld (Ende 1898/99 im Betrage von rund 32 613 000 Mk. zu Eisenbahn-, Kanal-, Hafenbauten und sonstigen industriellen Zwecken)	891 016	72
		4 779 705	07
XIII.	Nachträgliche Bewilligungen	100 000	—
XIV.	Für Volksschulbauten	40 000	—
		4 919 705	07
	B. Außerordentliche Ausgaben.		
	Zu Bauten, Grunderwerb &c.	100 000	—
	Summe . . .	5 019 705	07

Brutto-Einnahmen des Bremischen Staats.

	1894		1895		1896		1897		1898	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Ueberhaupt	17 123 182	36	18 748 543	80	18 546 681	30	20 532 538	46	23 373 105	76
davon										
Gewöhnliche	16 944 504	53	18 736 218	41	18 450 140	68	20 328 517	24	22 967 445	57
Ungewöhnliche	178 677	83	12 325	39	96 540	62	204 021	22	405 660	19
und zwar										
I. Aus direkten Abgaben:										
1. Vom Boden, von Gebäuden	1 114 521	21	1 126 979	63	1 146 195	49	1 185 190	28	1 209 472	96
2. Vom Einkommen und Vermögen	3 279 392	85	3 277 963	61	3 546 597	22	3 849 927	43	4 129 905	50
3. Von Gewerben	689 713	92	692 318	56	704 491	74	709 421	25	725 395	15
4. Andere direkte Abgaben	990 596	36	1 005 080	03	1 006 249	43	1 081 473	14	1 130 513	37
II. Aus indirekten Abgaben:										
1. Zölle u. dergl. Abgaben	1 477 982	96	2 104 354	71	2 283 260	47	2 313 660	73	2 575 795	17
2. Gebrauchs- und Verbrauchsabgaben	635 153	34	685 462	75	687 915	90	708 745	50	725 077	39
3. Von Rechtsgeschäften und Amtshandlungen	1 818 620	01	1 489 684	02	1 529 744	92	1 706 140	45	1 845 720	65
4. Andere indirekte Abgaben	8 827	50	9 310	50	14 389	66	15 185	55	15 716	88
III. Von Verkehrsanstalten u. dergl.:										
1. Von Straßen und Wegen	42 415	79	43 139	20	44 555	97	46 781	42	47 167	41
2. Von Eisenbahnen	274 132	07	333 762	28	314 721	73	309 542	07	280 780	48

3. Von Förderung der Landwirthschaft	32 065	—	32 065	—	32 065	—	32 065	—	32 065	—
4. Desgl. der Gewerbe	1 262	40	1 331	03	1 651	51	987	23	1 070	83
5. Desgl. des Handels und der Schifffahrt	1 039 601	18	1 197 777	64	1 139 694	66	1 526 149	37	1 940 609	48
IV. Von and. Eigenthum ꝛc.:										
1. Von and. Eigenthum	3 325 369	70	3 470 682	45	3 605 612	61	3 813 464	94	4 162 018	18
2. Aus Hoheitsrechten	51 257	42	49 349	90	46 458	95	43 742	79	43 867	55
V. Aus and. Titeln	2 163 592	82	3 216 957	10	2 346 535	42	2 986 040	09	4 102 269	57
VI. Einnahmen, welche nur durch Verminderung der Aktiva erzielt werden	178 677	83	12 325	39	96 540	62	204 021	22	405 660	19
oder										
I. Aus direkten Abgaben	6 074 224	34	6 102 341	83	6 403 533	88	6 826 012	10	7 195 286	98
II. Aus indirekten Abgaben	3 940 583	81	4 288 811	98	4 515 310	95	4 743 732	23	5 162 310	09
zusammen	10 014 808	15	10 391 153	81	10 918 844	83	11 569 744	33	12 357 597	07
III. Von Verkehrsanstalten u. dergl.	1 389 476	44	1 608 075	15	1 532 688	87	1 915 525	09	2 301 693	20
IV. Von and. Eigenthum	3 376 627	12	3 520 032	35	3 652 071	56	3 857 207	73	4 205 885	73
V. Aus and. Titeln	2 163 592	82	3 216 957	10	2 346 535	42	2 986 040	09	4 102 269	57
VI. Einnahmen, welche nur durch Verminderung der Aktiva erzielt werden	178 677	83	12 325	39	96 540	62	204 021	22	405 660	19

Brutto-Ausgaben des Bremischen Staats.

	1894		1895		1896		1897		1898	
	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
Ueberhaupt	25 535 764	43	27 985 237	02	26 447 631	18	27 801 451	13	32 229 924	51
davon										
Gewöhnliche	18 166 265	94	21 375 141	07	19 290 313	14	20 970 593	73	22 754 726	09
Ungewöhnliche	7 369 498	49	6 610 095	95	7 157 318	04	6 830 857	40	9 475 198	42
und zwar zu										
I. Gesetzgebung und Verwaltung:										
1. Gesetzgebung und innere Verwaltung	547 276	18	607 868	10	597 975	84	610 483	84	596 784	53
2. Polizei	781 885	01	848 057	43	941 932	22	962 663	44	1 015 957	18
3. Polizeiliche Anstalten	782 884	08	842 233	21	780 013	32	804 450	28	906 552	46
4. Andere Ausgaben	1 429 081	05	1 425 298	99	1 531 082	78	1 602 154	72	1 738 176	—
II. Rechtspflege:										
1. Gerichte	1 209 648	46	1 151 052	44	690 437	49	676 660	16	720 931	42
2. Gefängnißwesen	369 695	74	583 304	31	242 735	88	233 084	24	240 078	88
III. Materielle Kultur:										
1. Bauverwaltungen	298 148	55	326 300	69	328 555	86	339 449	40	361 074	96
2. Straßen, Wege, Brücken, Deiche	1 929 709	83	3 310 935	99	1 991 414	61	1 867 116	46	2 689 999	22
3. Eisenbahnen	271 045	91	219 835	78	260 340	47	286 328	67	293 211	26
	299 600	42	491 946	92	475 305	70	161 537	53	25 139	68
4. Förderung der Landwirthschaft	27 579	—	23 524	05	28 333	11	26 045	92	22 751	07
5. Desgl. der Gewerbe	40 410	36	42 608	28	39 378	82	133 568	77	91 124	62
6. Desgl. des Handels und der Schifffahrt	1 202 139	57	1 220 977	07	1 157 590	99	1 484 494	29	1 517 178	10
	6 252 521	28	5 785 767	91	6 148 633	24	6 048 125	14	7 897 884	21
IV. Geistige und sittliche Kultur:										
1. Allgemeine Ausgaben für das Schulwesen	26 598	56	28 693	99	28 293	60	27 717	99	30 241	03
2. Schulwesen in Bremen	1 732 305	24	1 801 268	55	2 034 927	75	2 161 396	47	2 419 217	48

3. Schulwesen im übrigen Staatsgebiet	308 012 92	300 405 83	308 812 62	314 905 28	410 628 31
4. Wissenschaft und Kunst	394 329 01	410 926 34	136 365 62	100 115 46	95 179 36
V. Oeffentliche Gesundheitspflege und Todtenbestattung:					
1. Oeffentliche Gesundheitspflege	237 108 90	247 712 95	293 274 61	711 192 79	788 834 88
	12 962 14	43 633 11	128 351 87	215 800 63	805 958 49
2. Todtenbestattung	63 058 78	61 866 17	62 063 25	67 097 20	64 711 30
	28 308 31	12 310 96	31 169 02	21 322 22	5 366 71
VI. Landesvertheidigung:					
1. Gewöhnliche Ausgaben	24 040 63	25 369 28	24 418 88	22 757 21	24 410 90
2. Andere Ausgaben	279 15	998 50	239 21	— —	— —
VII. Finanzverwaltung und allgemeine Lasten:					
1. Kontrolbehörde und Kassenwesen	42 304 05	43 496 45	64 604 67	75 237 70	56 967 44
2. Oeffentliche Schuld	3 014 276 18	4 307 065 99	4 154 822 32	4 557 028 71	4 744 553 20
3. Andere Verbindlichkeiten	1 463 080 73	1 514 334 63	1 525 922 87	1 646 567 28	1 680 945 15
4. Abgabenerhebung	259 520 65	266 076 39	269 406 88	274 014 27	276 085 86
5. Ausnutzung der Eigenthumsrechte	1 711 847 40	1 764 929 66	1 797 369 47	1 986 063 18	1 969 131 48
VIII. Ausgaben, welche nur zur Vermehrung der Aktiva dienen:					
1. Ankäufe 2c. nutzbringenden Eigenthums	776 106 34	276 437 05	373 858 21	384 071 88	1 240 849 33
oder					
I. Gesetzgebung und Verwaltung	3 541 126 32	3 723 457 73	3 851 004 16	3 979 752 28	4 257 470 17
II. Rechtspflege	1 579 344 20	1 734 356 75	933 173 37	909 744 40	961 010 30
III. Materielle Kultur	3 769 033 22	5 144 181 86	3 805 613 86	4 137 003 51	4 975 339 23
	6 552 121 70	6 277 714 83	6 623 938 94	6 209 662 67	7 923 023 89
IV. Geistige und sittliche Kultur	2 461 245 73	2 541 294 71	2 508 399 59	2 604 135 20	2 955 266 18
V. Oeffentliche Gesundheitspflege und Todtenbestattung	300 167 68	309 579 12	355 337 86	778 289 99	853 546 18
	41 270 45	55 944 07	159 520 89	237 122 85	811 325 20
VI. Landesvertheidigung	24 319 78	26 367 78	24 658 09	22 757 21	24 410 90
VII. Finanzverwaltung und allgemeine Lasten	6 491 029 01	7 895 903 12	7 812 126 21	8 538 911 14	8 727 683 13
VIII. Ausgaben zur Vermehrung 2c.	776 106 34	276 437 05	373 858 21	384 071 88	1 240 849 33

Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben der freien

Einnahmen	1897 Mk.	1897 Mk.	1898 Mk.	1898 Mk.
Vom Staatsvermögen, Domänen und Regalien	.	20 268 500	.	20 598 600
Domänen	107 700	.	100 300	.
Miethen	2 434 300	.	2 493 000	.
Eisenbahnen und Quais	3 056 000	.	3 372 200	.
Wasser- und Gaswerke und andere Betriebsanstalten	12 068 100	.	12 032 300	.
Lotterie	2 431 800	.	2 431 800	.
Rekognitionen	170 600	.	169 000	.
Steuern und Abgaben	.	45 788 300	.	49 197 100
Grundsteuer	12 132 900	.	12 450 000	.
Einkommensteuer	15 722 300	.	18 190 000	.
Stempelabgabe	1 814 100	.	1 915 900	.
Deklarationsabgabe	388 000	.	386 600	.
Tonnengeld	1 890 700	.	2 091 000	.
Erbschaftsabgabe	1 735 100	.	1 653 000	.
Immobilienabgabe	1 476 400	.	1 686 500	.
Abgaben von den öffentlichen Vergnügungen	66 100	.	62 100	.
Hundesteuer	220 500	.	215 000	.
Löschabgabe	657 300	.	674 000	.
Zollwesen	4 189 500	.	4 273 000	.
Antheil an dem Mehrertrag der Zölle ꝛc.	5 495 400	.	5 600 000	.
Gebühren	.	3 889 300	.	4 163 400
Handel und Schifffahrt	750 900	.	1 042 500	.
Bau-Deputation	494 400	.	473 800	.
Gerichte	1 534 100	.	1 512 100	.
Polizei ꝛc.	557 200	.	586 500	.
Landherrenschaften	6 400	.	6 500	.
Andere Behörden	546 300	.	542 000	.
Einnahmen aus verschiedenen Anstalten	.	6 458 300	.	6 522 200
Schulen	1 569 400	.	1 635 400	.
Gefängnisse	629 500	.	639 400	.
Krankenhäuser	2 510 800	.	2 547 300	.
Waisenhaus und Armenanstalten	1 432 500	.	1 354 600	.
Friedhof	316 100	.	345 500	.
Außerordentliche Einnahmen	.	443 700	.	473 700
Strafgelder	345 500	.	357 200	.
Zufällige und unvorhergesehene Einnahmen	98 200	.	116 500	.
Summe der Einnahmen	.	76 848 100	.	80 955 000

und Hansestadt Hamburg in den Jahren 1897 und 1898.

Ausgaben	1897		1898	
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Senat	.	731 500	.	761 400
Bürgerschaft	.	40 100	.	47 000
Staatsschuld	.	12 784 100	.	13 186 700
Finanzen	.	3 500 400	.	3 585 500
Finanz-Deputation	2 527 700	.	2 600 000	.
Lombard	72 000	.	85 300	.
Direkte Steuern und Bevölkerungsstatistik	423 900	.	417 600	.
Indirekte Steuern und Handelsstatistik	392 700	.	396 400	.
Erbschaftsamt	84 100	.	86 200	.
Handel, Gewerbe und Schifffahrt	.	2 829 000	.	2 849 000
Bauwesen, Beleuchtung, Wasserversorgung	.	17 882 300	.	18 151 800
Hochbau- und Ingenieurwesen	10 727 700	.	10 383 000	.
Strom- und Hafenbau	3 507 500	.	3 633 500	.
Beleuchtungswesen	2 273 600	.	2 436 300	.
Stadtwasserkunst	1 373 500	.	1 699 000	.
Militärwesen	.	84 900	.	86 900
Unterrichtswesen	.	7 738 900	.	8 152 800
Justizwesen	.	3 226 100	.	3 339 600
Polizei und Inneres	.	12 389 400	.	12 952 000
Polizei	5 322 100	.	5 623 000	.
Gefängnisse	1 314 300	.	1 357 400	.
Medizinalwesen	312 100	.	270 900	.
Krankenhäuser und Irrenanstalt	3 965 500	.	4 089 300	.
Auswandererwesen	31 900	.	32 400	.
Löschwesen	969 900	.	1 091 800	.
Standesämter	155 900	.	155 100	.
Friedhof	288 300	.	268 000	.
Zentral-Wahlkommission	13 900	.	49 000	.
Schankkonzessionswesen	15 500	.	15 100	.
Oeffentliche Wohlthätigkeit	.	6 309 400	.	6 380 000
Landherrenschaften	.	544 900	.	520 800
Auswärtige Angelegenheiten	.	75 700	.	62 400
Zollwesen	.	4 500 600	.	4 630 700
Reichshaushaltsetat	.	5 404 600	.	5 849 000
Außerordentliche Ausgaben	.	684 500	.	742 000
Summe	.	78 726 400	.	81 297 600
Außerordentliche Ausgaben, durch Anleihe zu decken	.	10 568 100	.	18 188 000
Summe aller Ausgaben	.	89 294 500	.	99 485 600

Elsaß-Lothringen.

Einnahmen und Ausgaben nach den Rechnungen für 1897/1898.

Einnahmen	nach den Rechnungen für 1897	1898
	ℳ	
A. Steuern und Abgaben.	Mk.	Mk.
Indirekte Steuern:		
Weinsteuer	1 227 081	1 204 224
Biersteuer	3 097 947	3 366 079
Lizenzgebühren	1 643 784	1 689 872
Sonstige indirekte Steuern	293 997	328 981
	6 262 809	6 589 156
Verkehrssteuern:		
Registrirgebühren	7 016 645	6 721 129
Erbschaftssteuern	2 398 359	2 478 293
Stempelgefälle	912 621	920 116
Gerichtskosten	1 277 074	1 361 590
Sonstige Einnahmen	25 618	22 943
	11 630 317	11 504 071
Direkte Steuern:		
Grundsteuer	3 124 928	3 125 495
Gebäudesteuer	3 283 119	3 348 486
Personal-Mobiliarsteuer	1 914 266	1 961 407
Gewerbe- und Wandergewerbesteuer	2 564 846	2 622 696
Abgaben der todten Hand	389 381	392 923
Bergwerkssteuer	144 919	163 058
Zuschläge für Ausfälle	526 174	522 998
Für die Verwaltung von Gemeindekassen	670 332	698 179
Sonstige Einnahmen	56 241	60 530
	12 674 206	12 895 772
Andere Abgaben und Gebühren:		
Aichgebühren	28 821	30 696
Hypothekengebühren	311 760	170 859
Schulgeld bei den öffentlichen höheren Schulen	532 649	548 124
Einnahmen der Lehrerbildungsanstalten	136 846	129 515
Schifffahrtsabgaben	379 777	365 933
	1 389 853	1 245 127
B. Aus Staatsbetrieben.		
Forstverwaltung	7 139 571	7 801 855
Tabakmanufaktur-Ueberschuß	120 000	120 000
	7 259 571	7 921 855
C. Ueberweisung vom Reiche vom Ertrage der Zölle und Reichssteuern	13 595 078	14 676 751
D. Ueberschuß aus Vorjahren	1 522 238	1 917 727
E. Einnahmen verschiedener Verwaltungszweige	4 969 700	5 303 555
F. Anleihe für Verbesserung der Kanäle	848 942	144 894
Summe	60 152 714	62 198 908

Fortdauernde Ausgaben	nach den Rechnungen für 1897	1898
	Mk.	Mk.
A. Verwaltung der Steuern, Abgaben und der Staatsbetriebe.		
Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern	3 480 468	3 498 567
" " Verkehrssteuern	1 316 391	1 361 178
" " direkten Steuern	2 040 265	1 923 413
Forstverwaltung	3 043 811	2 982 909
B. Matrikularbeitrag einschließlich Biersteueräquivalent	14 351 747	15 544 695
C. Staatsverwaltungen:		
Statthalterschaft, Staatsrath, Bundesraths-Vertretung, Landesausschuß	544 922	554 966
Ministerium	944 342	959 359
Unterricht	5 777 692	5 983 979
Verwaltung des Innern	3 450 134	3 506 764
Justizverwaltung (einschließlich Gefängnisse)	3 843 130	4 000 396
Kultus	3 140 952	3 153 384
Landwirthschaft	678 549	685 595
Wegebau	1 331 121	1 341 994
Wasserbau	1 588 533	1 622 747
Meliorations-Bauverwaltung	246 895	256 366
Handel und Gewerbe	214 442	233 657
Landesschulden (ausschließlich Kanalanleihe)	1 002 160	986 949
Landeshauptkasse und Depositenverwaltung	215 327	224 824
Ueberweisung an den Sicherheitsfonds	444 597	579 141
Pensionen und Wartegelder	2 989 442	3 092 367
Sonstige Ausgaben der Finanzverwaltung	831 810	816 997
Summe	51 476 730	53 310 247

Einmalige und außerordentliche Ausgaben	nach den Rechnungen für 1897	1898
	Ist	
	Mk.	Mk.
Eisenbahnbauten	374 909	821 520
Wege-, Brücken- und Wasserbauten	1 663 723	1 495 455
Meliorationen	855 703	866 142
Verzinsung und Tilgung der Kanalanleihe	379 739	365 933
Ministerium	13 064	11 678
Unterricht	289 774	468 178
Innere Verwaltung	42 776	70 366
Justiz- und Gefängnißverwaltung	666 201	616 632
Kultus	263 873	199 790
Landwirthschaft	53 693	280 849
Handel und Gewerbe	13 504	9 144
Forstverwaltung	218 958	612 476
Ausgaben für die Steuerreform	49 484	135 158
Katastererneuerung	794 410	700 220
Sonstige Ausgaben der Finanzverwaltung	526 316[1]	1 703
Außeretatsmäßige Ausgaben	694 829[2]	224
Summe	6 900 956	6 655 468
Dazu fortdauernde Ausgaben	51 476 730	53 310 247
Summe	58 377 686	59 965 715
Die Einnahme beträgt	60 152 714	62 198 908
Ueberschuß	1 775 028	2 233 193

[1]) Darunter 400 677 Mark für ein Dienstgebäude der Katasterverwaltung.

[2]) Darunter 205 315 Mark für Hagelschäden und 481 513 Mark für Unterdrückung der Reblaus.

Der Außenhandel der Nationen

von

Dr. Richard Zimmermann.

Deutschland.

Wer es unternehmen will, ein möglichst getreues Bild von dem deutschen Handel zu entwerfen, muß einschränkend beifügen, daß die Handelsziffern sich nicht auf den Güteraustausch Deutschlands mit dem Auslande beziehen, sondern auf den des deutschen Zollgebietes. Das Letztere umfaßt nämlich einerseits nicht das ganze Gebiet des Deutschen Reiches, andererseits aber wieder doch Theile vom Ausland; es sind von demselben ausgeschlossen: Helgoland, die badischen Zollausschlüsse, das Freihafengebiet Hamburg, die Hafenanlagen bei Cuxhaven, Bremerhaven und Geestemünde, aber in dasselbe einbegriffen: das Großherzogthum Luxemburg und die österreichischen Gemeinden Jungholz und Mittelberg. Die Bevölkerung des Zollgebietes berechnet sich für das Jahr 1899 auf 55,258 Millionen, die des Deutschen Reiches im gleichen Jahre auf 55,052 Millionen Einwohner. Man wird namentlich die Nichteinbeziehung des über die Freihafengebiete Hamburg, Cuxhaven, Geestemünde und Bremerhaven sich bewegenden Waarenverkehrs in die deutsche Handelsstatistik als einen Mangel ansehen, aber diesem wäre nur durch eine Aenderung des geltenden statistischen Gesetzes abzuhelfen, was nur eine Frage der Zeit sein kann.

Die Grundlage der deutschen Handelsstatistik bildet das Reichsgesetz über die Statistik des Waarenverkehrs vom 20. Juli 1879, welches bestimmt, daß die über die Grenzen des deutschen Zollgebietes ein-, aus- oder durchgeführten Waaren für die Verkehrsstatistik anzumelden sind. Dadurch gelten die Zollausschlüsse als Herkunfts- und Bestimmungsländer, und es ist erklärlich, warum die Handelsziffern der Jahre von 1880 bis 1888 nicht den Werth beanspruchen können wie diejenigen von 1889 ab,

nachdem ja in das letzte Drittel des Jahres 1888 der so bedeutsame Zollanschluß von Bremen und Hamburg fiel. Die Handelsstatistik vor dem Jahre 1880 genügt nur geringen Ansprüchen. Aber auch die Zahlen vom Jahre 1889 bis in die Gegenwart vertragen nicht die gleiche Beurtheilung. Abgesehen davon, daß durch größere Spezialisirung des statistischen Waarenverzeichnisses, durch eingehenderen Nachweis der Herkunfts- und Bestimmungsländer die Handelsziffern an Werth gewonnen haben, sind sie seit dem Jahre 1897 insofern noch andere geworden, als nunmehr auch die aus dem aktiven Veredelungsverkehr (Zollbegünstigungsverkehr) resultirenden Gewinne dem Spezialhandel zugezählt sind. Dadurch ist der Letztere im Jahre 1897 um 89,7 Mill. Mark in Einfuhr und um 106,3 Mill. Mark in Ausfuhr gewachsen. Die wichtigsten Ziffern des deutschen Außenhandels sind die des Spezialhandels; es sind das die Einfuhr- und Ausfuhrzahlen, welche die Einfuhren direkt in den freien Verkehr des Zollgebietes, unmittelbar oder mit Begleitpapieren, und von Niederlagen und Konten umfassen, sowie von 1897 ab auch die Einfuhr zur Veredelung auf *inländische* Rechnung unter Zollkontrole, und was die Ausfuhr anlangt, die aus dem freien Verkehr des Zollgebietes stammenden, einschließlich der unter Steuerkontrole ausgehenden, einer Verbrauchssteuer unterliegenden inländischen Waaren (Bier, Branntwein, Salz, Taback, Zucker), ferner vom Jahre 1897 ab die Ausfuhr nach der Veredelung auf *inländische* Rechnung unter Zollkontrole. Der Generalhandel schließt außer der direkten Einfuhr, mit Ausnahme der von Niederlagen, noch den gesammten Veredelungsverkehr, die Einfuhr auf Niederlagen und Konten und die direkte Durchfuhr in sich, und, was die Ausfuhr angeht, die Ausfuhr aus dem freien Verkehr, die im Veredelungsverkehr und von Niederlagen und Konten, sowie die direkte Durchfuhr.

Die deutsche Handelsstatistik kennt dann noch einen Gesammteigenhandel, den Generalhandel ohne Durchfuhr. Die Beurtheilung des deutschen Handels aber erfolgt fast durchweg nach dem Spezialhandel. Doch ist ein Vergleich zwischen den Zahlen des Generalhandels und denen des Spezialhandels immerhin von Interesse. Wir fügen nachfolgend die Ziffern von 1880 ab bei, und zwar nur die nach der Menge, da der Generalhandel nicht bewerthet wird. Es betrug Deutschlands

	Generalhandel		Spezialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Tonnen		Tonnen	
1880	17 111 536	18 774 995	14 171 035	16 401 211
1881	17 765 219	19 309 883	14 848 290	16 672 249
1882	18 946 837	20 428 282	15 299 910	17 208 956

	Generalhandel		Spezialhandel	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Tonnen		Tonnen	
1883	20 028 449	22 643 089	16 297 187	19 239 596
1884	20 647 903	22 061 945	17 787 766	19 151 756
1885	20 474 654	21 643 219	17 867 330	18 814 023
1886	19 806 565	21 482 972	16 944 869	18 924 283
1887	22 251 366	22 295 112	19 386 565	19 495 689
1888	25 642 839	23 841 217	21 867 627	20 740 384
1889	29 995 642	21 446 922	26 611 896	18 292 587
1890	31 732 876	22 414 247	28 142 803	19 365 081
1891	32 687 214	23 338 635	29 012 719	20 139 376
1892	32 156 491	22 677 490	29 509 912	19 891 615
1893	33 198 655	24 262 851	29 815 557	21 361 544
1894	35 167 327	25 918 436	32 022 502	22 883 715
1895	35 682 929	26 953 924	32 536 976	23 829 658
1896	39 934 449	29 223 577	36 410 257	25 719 876
1897	43 589 841	31 346 111	40 162 317	28 019 949
1898	45 926 009	33 394 025	42 729 839	30 094 318
		Jan./Sept. 1899:	33 111 911	22 560 859

Hiernach hat sich seit dem Jahre 1880 der Generalhandel in Einfuhr um 168 %, in Ausfuhr um 78 % gesteigert, der Spezialhandel ist in Einfuhr um 202 %, in Ausfuhr um 84 % gewachsen. Bringt man die Jahre 1898 und 1889 zu einander in Vergleich, so ergiebt sich eine Zunahme des Generalhandels in Einfuhr um 53 %, in Ausfuhr um 56 %, des Spezialhandels in Einfuhr um 61 %, in Ausfuhr um 64 %. Die Werthe des Spezialhandels aber stellen sich folgendermaßen:

	Einfuhr Mill. Mark	Ausfuhr Mill. Mark		Einfuhr Mill. Mark	Ausfuhr Mill. Mark
1880	2859,9	2946,2	1890	4272,9	3409,5
1881	2990,3	3040,2	1891	4403,4	3339,7
1882	3164,7	3244,1	1892	4227,0	3150,1
1883	3290,9	3335,0	1893	4134,1	3244,6
1884	3284,9	3269,4	1894	4285,5	3051,6
1885	2990,0	2915,3	1895	4246,1	3424,1
1886	2944,9	3051,4	1896	4558,0	3753,8
1887	3188,8	3190,1	1897	4864,1[1]	3786,2
1888	3435,9	3352,6	1898	5439,7	4010,6
1889	4087,0	3256,4	Jan./Sept. 1899:	3990,6	3057,3

[1]) Berichtigung s. Bd. 97 d. St. d. D. R. Nr. F. S. 565.

Die Steigerung des deutschen Außenhandels beträgt somit dem Werthe nach in Einfuhr von 1880 auf 1898: 90%, von 1889 auf 1898: 33%; in Ausfuhr von 1880 auf 1898: 36%, von 1889 auf 1898: 23%. Den absoluten Ziffern nach bewerthete sich der Außenhandel des deutschen Zollgebiets in den sieben Jahren 1885 bis 1891 auf 25 322,9 Mill. Mark Einfuhr und 22 515,0 Mill. Mark Ausfuhr, in der Periode 1892 bis 1898 auf 31 754,5 Mill. Mark Einfuhr und 24 421,0 Mill. Mark Ausfuhr. Nach zwei Seiten hin bedürfen diese Werthdaten einer näheren Beleuchtung, bezw. einer Auftheilung ihrer wesentlichen Zusammensetzung, nämlich in der Richtung des Antheils der Hauptartikel an der Einfuhr und Ausfuhr und der Länder, von denen die Waaren in

Die wichtigsten Einfuhrartikel im Spezialhandel des

Einfuhr	Jan.–Sept. 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Artikel mit mindestens 10 Millionen						
Baumwolle, rohe	164,5	237,5	231,0	226,9	220,7	191,7	210,5
Baumwollabfälle	10,4	13,3	12,2	11,9	10,7	7,9	10,7
Baumwollengewebe, dichte, rohe	7,4	10,5	15,9	2,3	2,1	1,5	1,6
Bettfedern, rohe	14,6	17,5	15,9	15,0	13,4	11,1	12,1
Blei, rohes; Bruchblei, Bleiabfälle	11,4	13,0	9,4	7,7	6,0	4,8	4,8
Borsten und Borstensurrogate	12,0	13,7	60,1	18,5	17,4	14,2	13,6
Branntwein	6,8	12,7	13,8	8,2	9,1	8,3	8,7
Braunkohlen	42,4	55,8	51,1	45,1	39,5	24,7	25,5
Bücher, Karten, Musikalien	16,5	20,3	19,7	19,4	15,4	15,2	13,9
Butter, frisch, gesalzen oder eingeschmolzen[1]	12,0	15,0	15,3	11,3	9,8	10,9	12,8
Därme, Blasen, Magen	16,9	20,7	23,5	13,9	25,8	27,0	15,1
Eier von Geflügel	76,5	85,2	67,2	76,6	74,4	68,5	57,0
Roheisen	26,3	19,6	21,5	16,0	9,0	9,5	9,9
grobe Eisenwaaren, abgeschliffen und nicht abgeschliffen	5,6	13,1	10,7	9,1	6,2	6,8	6,5
Blei- und Kupfererze	8,4	11,2	13,2	8,1	11,3	8,5	11,7
Eisenerze[2]	51,1	54,5	46,7	34,8	27,3	27,4	21,0
Gold-, Silber- und Platinaerze	1,3	10,5	17,9	15,8	5,4	12,0	20,5
Schlacken von Erzen, Schlackenwolle 2c.[3]	10,3	10,5	10,3	10,1	7,3	8,8	6,7
Federvieh, lebendes[4]	20,8	30,4	27,2	16,8	17,6	17,2	14,6
Fische, frische	13,0	34,2	20,3	25,3	20,6	15,0	13,1
Flachs, außer neuseeländischem	21,2	24,9	26,9	31,4	37,7	39,0	39,1
Fleisch von Vieh, frisch und einfach zubereitet	48,1	72,5	39,9	21,2	27,2	24,9	14,6

[1]) Vor 1896 einschl. der Margarine. — [2]) Von 1896 an einschließlich der stark eisenhaltigen
an auch Schlackenfilze und Schlackenwolle. — [4]) 1894 bis 1896 hierunter lebendes Federwild.

das deutsche Zollgebiet eingeführt wurden, bezw. nach denen dieselben zur Verschickung gelangten.

Was die Betheiligung der wichtigsten Artikel am Gesammthandel des deutschen Zollgebiets zunächst anlangt, so führen wir nachfolgend alle diejenigen für die Jahre 1880 bis 1898 in Einfuhr und Ausfuhr auf, deren Werth im Jahre 1898 die Summe von 10 Mill. Mark erreichte. Es ist damit der wesentlichste Theil des deutschen Außenhandels erfaßt, und zugleich läßt sich aus der Werthbewegung bei den einzelnen Waaren auch darauf schließen, welche Artikel eine Steigerung, und welche einen Rückgang im Bezug bezw. Versand erfahren haben. Wir verzeichnen in erster Linie die wichtigsten deutschen Einfuhrartikel:

deutschen Zollgebiets nach ihren Werthen seit 1880.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Mark im Jahre 1898:												
187,5	226,0	280,6	270,9	206,1	218,4	170,3	181,8	202,4	208,0	179,2	172,8	178,4
8,2	8,0	9,5	9,1	7,7	6,5	5,0	4,6					
1,1	0,9	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,8	0,6	0,6	0,7
11,7	13,9	12,8	13,5	15,1	12,9	15,4	15,5	17,2	15,3	14,8	10,8	10,8
3,8	4,4	3,4	2,5	2,0	1,9	0,5	0,3	0,3	0,9	0,5	0,8	0,9
10,6	13,4	14,2	13,1	10,9	8,4	8,4	8,2	9,9	10,5	9,1	7,5	8,5
8,5	8,9	9,0	6,6	3,9	9,3	5,3	7,5	8,8	5,9	5,5	4,4	4,3
25,5	27,2	26,0	19,8	19,3	16,4	15,1	13,5	13,9	13,3	12,1	12,3	10,2
13,5	13,3	12,7	11,7	11,9	11,6	10,3	9,9	9,6	9,1	9,0	8,7	8,4
10,3	10,9	12,6	14,8	6,8	5,7	6,3	5,2	5,0	7,9	7,6	7,0	7,5
12,3	11,2	8,6	4,3	4,8	4,3	4,2	3,7	3,7	3,1	2,2	2,0	1,8
70,9	56,3	56,8	41,2	33,8	33,9	24,5	21,3	20,8	14,5	17,2	14,1	14,7
10,1	13,1	22,4	19,1	8,9	6,6	6,6	9,2	12,7	14,8	17,0	14,7	14,4
6,9	7,8	9,1	8,2	6,4	5,8	5,8	6,4	7,1	7,5	8,1	8,2	8,4
13,2	24,5	30,0	29,1	38,0	25,1	16,6	19,3	19,3	20,3	18,5	15,6	18,6
22,4	19,4	21,2	17,6	14,7	11,1	8,7	10,5	10,8	12,0	11,8	12,5	12,1
22,2	20,9	15,1	10,9	14,2	22,2	20,2	15,7	—	—	—	—	—
5,1	3,8	4,4	8,9	3,8	1,3	0,7	0,8	.	.	.	.	.
15,0	13,6	16,0	12,6	9,2	9,6	7,5	6,6	—	—	—	—	—
13,7	14,6	15,7	16,1	18,1	18,0	13,6	9,6	7,4	7,4	7,6	7,1	6,7
31,2	34,8	37,6	38,3	41,0	36,6	32,8	40,0	44,3	45,9	51,2	36,2	29,1
23,4	18,3	28,4	11,1	4,1	6,3	3,8	3,9	3,5	9,8	8,2	20,0	21,6

Konverterschlacken. — [3]) Vor 1896 einschl. der stark eisenhaltigen Konverterschlacken. Von 1896

Einfuhr	Jan.–Sept. 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Artikel mit mindestens 10 Millionen						
Fleischextrakt	5,3	10,0	9,6	10,3	8,2	8,5	6,7
Baumwollengarn, auch Vigognegarn	38,5	53,9	59,3	56,9	56,7	45,3	47,2
Leinengarn[1])	17,9	17,7	15,2	14,7	14,9	17,4	23,6
Wollengarn	77,0	92,2	99,1	114,1	119,4	100,6	117,3
Gerste	76,5	132,8	120,6	108,9	89,8	104,4	96,3
Hafer	20,5	54,3	54,7	45,1	20,6	38,5	30,0
Mais	97,9	126,4	85,2	58,3	29,2	51,4	68,9
Roggen	47,3	102,6	80,3	85,5	80,0	54,5	23,6
Weizen	140,3	231,4	173,7	197,9	144,5	117,9	88,9
Gold, Bruchgold, Bruchsilber, Pagament	11,4	18,1	12,3	14,8	16,5	23,2	19,6
Gold, gemünzt	34,0	151,1	57,4	93,9	49,9	201,4	64,2
Gold, roh, auch in Barren	118,5	175,1	97,3	126,4	47,5	103,1	75,9
Kalbfelle, gekalkte und trockene	17,5	22,6	21,1	16,6	22,3	16,6	17,1
Rindshäute, grüne und gesalzene	35,8	48,1	45,6	39,5	51,1	33,3	27,2
" gekalkte und trockene	18,6	37,6	29,0	22,0	31,4	18,9	20,8
Roßhäute, rohe	6,7	12,6	11,8	8,9	12,3	8,6	7,1
Schaf- und Ziegenfelle, rohe behaarte	9,2	12,5	20,4	19,1	17,5	13,2	15,5
" " " halbgare ꝛc.	8,6	11,4	9,5	8,6	8,6	6,8	7,0
Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelzthieren; Vogelbälge	26,2	38,0	35,9	35,9	36,5	33,0	40,3
Hanf, außer Aloe- und Manilahanf	18,0	22,8	23,9	25,7	27,5	25,7	23,0
Heringe, gesalzene	17,2	32,7	30,2	25,5	29,4	30,6	28,4
Bau- und Nutzholz, roh oder nur in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitet[2])	82,7	115,5	92,8	70,2	59,1	52,2	56,5
Bau- und Nutzholz, nach der Längsachse beschlagen ꝛc.; Naben, Felgen, Speichen	54,1	70,1	54,1	45,4	34,1	26,1	46,2
Bau- und Nutzholz, gesägt; Kanthölzer, Säge- und Schnittwaaren ꝛc.	82,7	104,9	88,2	57,0	43,2	43,4	40,8
Erbsen, Wicken, trockene	6,0	11,6	14,3	9,4	8,9	10,8	5,7
Jute	15,8	34,3	21,9	24,9	27,3	22,7	27,5
Käse	14,2	17,5	15,1	13,0	12,6	11,9	12,2
Kaffee, roher	103,7	137,0	160,4	189,3	202,5	202,8	213,8
Kakaobohnen, roh	20,5	23,2	18,8	12,1	10,6	9,3	12,3
Kalk, natürlicher phosphorsaurer	12,4	10,8	14,5	10,8	13,9	14,3	11,3
Kautschuk und Guttapercha	56,0	54,5	38,6	34,8	27,3	22,6	23,4
Kleesaat, Esparsette-, Luzerne- ꝛc. Saat	16,4	22,9	14,6	23,5	19,5	26,2	24,5
Kleie, Malzkeime, Reisabfälle, Kartoffelpülpe[3])	37,3	44,8	49,1	45,1	22,3	25,8	40,9

[1]) Hierunter seit 1896 Jute und Manilahanfgarn über Nr. 20. — [2]) Einschl. des rohen

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Mark im Jahre 1898:												
8,7	7,6	7,3	6,2	4,3	6,1	5,1	5,1	4,5	4,0	3,2	3,0	2,3
41,6	42,3	52,3	58,1	55,0	51,3	52,2	50,4	57,9	56,5	50,9	42,6	37,0
16,0	17,4	19,9	19,5	18,0	16,3	19,9	23,6	24,3	24,1	20,2	15,7	14,3
94,1	85,4	92,8	112,6	92,8	94,4	110,5	95,8	93,3	80,3	83,1	84,6	92,8
72,9	103,9	98,0	91,5	50,0	58,8	45,7	56,1	63,4	52,2	57,4	39,7	37,1
9,9	13,9	21,8	30,5	16,0	13,6	7,8	24,2	43,2	31,2	32,4	34,6	20,7
75,0	51,5	54,4	30,7	10,4	14,7	16,3	19,8	21,9	22,7	13,7	51,6	40,2
88,9	137,2	98,1	113,4	58,8	54,3	54,8	84,7	113,5	101,0	86,9	102,4	117,2
199,2	163,4	104,1	75,4	48,9	77,7	39,9	77,3	113,9	118,4	135,4	76,0	47,1
16,9	16,6	13,6	23,9	15,3	12,9	10,7	6,6	—	—	—	—	—
112,2	145,4	81,5	59,7	51,2	35,3	13,8	34,6	11,0	17,0	24,9	12,2	13,6
66,3	75,6	20,4	6,5	83,0	20,2	33,1	8,0	7,4	3,8	3,7	1,8	7,3
14,5	13,6	14,3	11,8	12,4	14,4	16,0	15,4	17,8	19,0	17,9	17,0	16,8
27,9	28,4	28,4	19,8	21,5	18,0	20,9	23,1	1,5	52,1	44,6	42,1	42,4
22,2	23,6	20,2	23,9	25,1	24,7	27,6	30,9	59,1				
5,4	7,5	9,0	10,4	7,3	8,5	7,0	8,4	7,7	7,8	5,6	4,2	3,5
14,7	16,8	14,0	15,1	10,5	11,4	12,5	11,8	14,3	14,9	13,6	14,0	12,7
7,8	8,6	8,1	9,4	8,8	8,0	8,1	8,8	8,5	9,5	9,5	7,7	7,1
30,0	40,0	35,1	41,2	33,9	31,6	40,7	25,8	44,6	47,5	45,7	45,2	48,3
24,6	29,4	30,1	34,7	30,1	28,4	19,9	25,0	23,4	23,8	21,4	30,0	24,4
28,0	33,0	34,5	32,0	24,6	26,5	30,2	30,0	29,8	32,1	29,3	29,1	25,8
56,9	45,4	56,7	56,1	42,5	30,6	26,5						
45,6	41,0	38,5	33,7	25,7	28,6	17,6	97,8	82,8	85,1	76,7	85,9	76,0
							Bau- und Nutzholz rc. überhaupt, einschl. Faßdauben und Stabholz.					
41,0	34,3	35,9	43,1	29,3	21,6	16,5						
9,2	9,6	5,3	5,4	2,2	2,3	1,7	2,8	.	.	.	.	.
18,2	20,2	19,2	18,6	14,7	12,6	9,7	10,1	11,2	10,4	7,1	6,5	6,7
11,5	11,6	12,6	11,6	7,5	7,8	7,5	7,4	7,0	6,5	6,1	5,0	4,9
196,5	219,8	219,7	199,3	172,0	168,0	138,5	112,2	122,2	137,0	115,7	135,4	150,8
10,9	9,6	8,1	7,5	7,0	7,3	5,9	5,0	5,0	4,0	3,3	3,0	2,9
11,9	6,9	8,7	6,5	4,7	7,1	4,0	4,9	.	.	.	.	.
25,8	26,4	31,1	28,1	22,4	18,9	16,2	16,6	18,7	17,4	15,4	12,6	13,4
27,7	21,8	21,8	15,4	21,1	12,4	12,1	13,4	15,6	19,9	14,4	11,3	11,6
28,0	35,6	25,6	29,5	27,0	13,6	14,3	12,5	11,6	9,1	8,3	11,1	8,4

Bau- und Nutzholzes für Bewohner nnd Industrien des Grenzbezirks. — [3]) Von 1896 an Kartoffelpülpe.

Einfuhr	Jan.–Sept. 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Artikel mit mindestens 10 Millionen						
Kupfer, rohes[1]	55,3	78,8	68,1	54,7	40,2	31,6	35,4
Lederwaaren, feine	12,6	15,1	13,3	13,5	11,7	10,5	9,8
Leinsaat	35,7	50,6	44,9	47,2	38,5	35,1	28,8
Malz aus Gerste und Hafer	19,0	22,6	24,2	20,8	18,1	16,1	18,4
Maschinen rc., überwiegend aus Gußeisen	29,3	33,7	28,8	26,3	18,4	17,4	16,7
Petroleum	39,1	64,8	49,2	59,8	61,6	45,5	47,3
Schmieröle	11,8	15,0	13,0	13,7	13,1	11,2	17,6
Obst und Beeren, zum Genuß, frisch	22,1	27,0	36,4	22,8	24,6	22,2	12,9
Obst und Beeren, zum Genuß, getrocknet, bloß eingekocht rc.	10,3	22,2	21,2	14,6	13,5	9,7	11,3
Oelkuchen	38,4	53,2	46,4	29,7	27,1	29,5	40,0
Palmkerne, Koprah, Butterbohnen rc.	21,0	26,4	22,7	26,7	29,4	34,8	29,7
Raps, Rübsaat, Hederich- und Rettigsaat	15,3	23,7	26,7	17,6	18,6	24,6	29,6
Reis	44,3	48,8	64,4	19,1	21,3	20,2	25,5
Chilesalpeter	65,1	61,6	67,5	67,4	71,2	68,8	65,4
Schmalz und schmalzartige Fette	56,7	83,1	55,3	45,2	52,7	63,4	68,8
Floretseide, ungefärbt	15,6	22,0	20,9	21,1	25,9	20,6	28,6
Rohseide, ungefärbt	81,6	103,1	89,5	83,6	99,1	77,4	98,9
seidene Zeuge, Tücher, Shawls rc.	13,5	14,6	13,4	11,9	12,2	9,8	9,8
Steine, roh oder bloß behauen	14,2	17,1	17,1	15,4	15,2	21,5	19,2
Steinkohlen	55,1	69,0	66,5	61,1	63,3	60,3	59,7
Apfelsinen rc., frische	12,8	11,6	11,3	8,5	7,2	6,7	5,4
Mandeln, getrocknete	4,6	10,8	8,5	7,9	7,4	5,6	7,4
Rosinen	6,9	12,6	11,8	10,6	8,2	4,9	4,8
Tabakblätter, unbearbeitete	69,2	92,0	97,4	102,6	88,4	83,6	75,1
Talg	7,4	11,1	7,2	9,1	10,5	11,3	9,8
Terpentinöl, anderes Harzöl; Kampheröl	8,3	12,6	10,2	8,7	7,4	6,8	6,9
Tischler- rc. Arbeiten, grobe	9,3	13,4	11,8	10,1	8,1	7,9	7,1
Taschenuhren in goldenen Gehäusen	8,7	13,2	11,6	12,4	10,1	11,0	9,1
Taschenuhren in silbernen rc. Gehäusen; Werke ohne Gehäuse	7,6	10,0	8,8	8,5	6,7	8,0	7,8
Jungvieh bis zu 2½ Jahren	8,8	12,2	15,1	13,7	20,4	26,2	15,8
Kühe	13,1	19,2	22,9	24,1	34,8	54,0	28,7
Ochsen	18,0	19,1	18,6	18,6	22,8	33,0	13,7
Pferde	73,0	91,9	84,5	73,6	74,8	61,6	49,3
Wein in Fässern	26,6	35,0	34,7	33,2	34,9	34,7	36,1
gekämmte Wolle	45,6	46,3	32,9	29,6	32,3	25,1	27,7
Schlafwolle, roh, gekrempelt rc.	230,5	241,4	218,7	237,1	248,0	222,5	229,9
Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	8,8	10,6	9,4	13,0	9,4	10,5	12,2
Zinn, rohes	13,2	21,2	15,5	17,1	13,5	15,0	17,9

[1] Das Bruchkupfer ist bis 1895 einschl. unter „Kupfer, rohes" nachgewiesen.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Mark im Jahre 1898:												
31,8	37,6	37,1	29,1	11,7	10,9	10,1	12,5	15,9	15,2	14,4	14,9	16,6
9,0	12,6	12,0	8,2	8,5	9,7	8,8	8,5	8,0	6,3	6,4	6,3	6,2
28,0	32,3	23,4	20,0	16,6	13,5	12,4	11,0	11,9	14,3	14,5	14,5	16,3
17,2	15,9	18,2	20,2	13,9	15,8	13,8	15,1	15,8	14,8	12,8	11,7	9,3
13,6	17,7	26,3	20,8	16,6	12,5	10,8	13,2	16,7	15,2	14,3	11,9	10,4
60,7	65,4	73,1	81,3	84,6	61,1	57,0	69,9	69,4	55,5	49,7	58,4	48,7
10,7	10,3	9,2	7,6	6,8	5,8	4,0	5,8	4,6	11,8	6,8	5,5	5,6
17,3	15,7	18,8	16,9	12,7	22,8	20,5	13,4	11,3	5,2	7,0	3,7	4,7
11,1	9,5	12,4	10,2	10,5	11,6	8,7	8,6	8,1	8,6	7,9	7,0	7,8
40,9	34,4	26,6	28,5	21,5	14,1	15,2	14,0	16,9	15,3	11,0	9,5	6,7
26,8	26,5	21,7	22,3	22,1	16,8	16,3	18,9	18,8	17,8	13,4	9,2	13,5
16,9	25,6	25,8	26,8	11,5	10,2	10,9	12,6	19,7	30,0	16,3	17,4	14,9
28,5	29,1	19,0	16,1	16,4	14,6	13,2	14,2	16,2	18,3	18,3	19,8	19,3
64,6	69,2	55,1	63,2	54,2	36,9	32,6	31,3	40,1	36,6	33,0	27,0	17,1
77,1	57,6	56,0	47,6	26,8	26,9	27,7	25,3	20,3	29,4	29,5	38,5	49,1
26,1	29,3	39,0	36,4	35,6	41,2	42,6	27,6	27,8	21,9	24,2	28,3	25,6
94,1	94,5	108,5	129,2	102,8	98,2	100,6	76,4	118,9	116,5	102,6	89,4	87,7
11,3	11,7	11,2	10,9	9,1	12,3	11,6	18,8	14,3	14,4	15,8	15,6	15,7
20,6	19,8	20,0	16,1	13,0	8,6	6,4	6,3	10,5	9,2	9,9	12,2	10,3
59,5	76,9	63,5	63,7	37,1	29,4	28,2	27,1	24,1	22,9	24,0	24,4	25,7
5,5	4,1	4,8	4,8	4,7	4,5	4,4	4,2	3,8	3,3	2,8	3,2	2,7
6,6	7,7	8,3	7,6	5,8	6,3	5,6	5,1	5,3	4,6	4,5	4,3	5,0
5,0	5,0	6,5	5,3	4,4	5,1	5,2	5,7	4,5	4,4	4,4	4,6	3,4
63,0	75,0	77,6	70,3	58,6	63,8	53,5	55,2	49,3	43,2	51,0	25,9	12,9
6,7	5,9	7,3	6,4	3,3	4,1	3,4	3,4	4,9	7,3	5,0	7,1	7,6
7,2	7,5	7,0	6,9	6,3	6,0	5,5	4,9	4,6	5,4	5,9	4,5	4,2
7,5	7,6	7,9	8,4	5,6	5,6	4,7	4,6	3,4	3,1	3,1	3,1	3,1
8,1	8,9	11,4	12,1	6,4	4,5	2,6	0,7 }	7,9	6,9	6,9	6,5	6,7
7,5	7,9	9,5	9,7	5,5	6,1	2,5	1,0 }	Taschenuhren und fertige Werke zu solchen überhaupt.				
18,5	17,8	14,1	10,7	6,5	7,8	7,3	5,5	4,6	7,8	7,6	3,2	2,4
45,0	47,3	39,9	33,1	23,3	23,3	24,5	18,2	18,0	32,1	31,2	19,1	15,0
15,7	16,1	5,7	5,5	3,7	3,6	5,3	4,4	6,3	11,2	10,1	5,2	4,8
62,8	73,5	72,0	78,6	74,9	72,0	69,1	60,0	63,3	61,3	58,5	49,3	59,7
42,1	39,9	37,8	43,1	31,2	27,8	29,4	29,8	33,3	30,8	29,6	26,8	24,1
28,2	24,6	28,5	41,4	32,1	27,7	28,8	19,5	19,7	17,0	17,0	17,8	10,4
251,5	245,5	244,4	279,7	247,3	216,2	217,4	167,9	221,9	200,1	203,6	193,4	206,3
11,3	12,5	13,0	12,3	9,7	10,3	10,9	11,1	11,3	11,5	13,2	18,1	19,7
16,7	16,8	17,1	17,6	18,4	16,3	13,6	11,0	11,1	11,6	11,6	11,4	9,6

Wir haben es hier mit 93 Artikeln zu thun, und auf den ersten Blick über die Tabelle fällt die große Steigerung bei dem Bezug von Nahrungs- und Genußmitteln, sodann bei den Rohstoffen ins Auge. Es kann das allerdings nicht Wunder nehmen, da sich die Einfuhr von Nahrungs- und Genußmitteln, Vieh von 1889: 1229,3 Mill. Mark auf 1898: 1819,1 Mill. Mark hob, und der Werth der Rohstoffeinfuhr für Industriezwecke in gleicher Zeit von 1767,5 Mill. Mark auf 2246,5 Mill. Mark anstieg. Bei der ungewöhnlich großen Erhöhung unserer Einfuhr sind naturgemäß nur wenige Artikel darunter, bei denen eine rückläufige Bewegung hinsichtlich der Einfuhr zu bemerken ist; bei manchen geben übrigens auch die

Ausfuhr	Jan.-Sept. 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Artikel mit mindestens 10 Millionen						
Alizarin	13,2	16,9	12,4	10,7	11,6	11,2	11,7
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	58,4	72,0	67,0	64,9	63,2	53,2	53,2
Anilinöl, Anilinsalze rc.	10,1	13,6	11,5	10,0	6,8	6,6	4,9
Baumwolle, rohe	17,9	23,0	22,8	32,1	25,2	16,5	18,4
Baumwollengewebe, dichte, gefärbt, bedruckt rc.	47,2	61,1	62,7	57,2	57,5	49,2	63,6
Posamentier- und Knopfmacher-waaren, baumw.	15,0	20,0	18,8	21,7	23,4	21,1	20,1
Spitzen und Stickereien, baumw.	25,2	29,8	24,1	14,0	20,6	11,7	9,3
Strumpfwaaren, baumw.	48,4	52,2	53,6	58,5	67,9	47,5	48,4
Bier	14,7	18,3	19,0	15,9	14,5	12,4	12,9
Borsten und Borstensurrogate	12,3	13,6	32,3	11,0	10,4	9,3	9,1
Branntwein	9,8	12,1	9,5	6,2	5,2	4,8	4,7
Bücher, Karten, Musikalien	49,7	70,8	64,5	62,2	52,5	47,7	51,4
Cellulose, Stroh- und anderer Faser-stoff	10,3	13,6	13,8	12,5	12,4	11,8	12,8
Cement	15,4	20,0	18,0	16,4	12,0	10,3	9,8
Chlorkalium[1])	9,1	13,5	11,4	12,3	11,3	13,5	12,2
Dampfschiffe (Seeschiffe) von Eisen oder Stahl	3,9	18,2	6,3	Schiffe	werden	erst	seit dem
Eck- und Winkeleisen	20,4	21,6	17,6	18,7	16,3	12,9	11,1
Roheisen	8,9	10,1	5,0	7,7	7,1	8,0	5,9
schmiedbares Eisen in Stäben rc.; Radkranz- und Pflugschaareneisen	19,7	30,6	28,3	28,7	28,0	29,6	23,6
Eisenbahnschienen	9,3	13,0	11,4	12,4	10,2	9,9	7,4
Eisendraht	17,8	26,5	26,5	27,5	26,0	26,3	26,1
feine Waaren aus Guß- oder Schmiedeeisen	34,7	37,4	36,9	36,9	32,9	27,0	27,0

[1]) 1880 bis 1884 einschl. schwefels. Kali.

Preisverhältnisse eine genügende Erklärung für die gesunkenen Werthziffern ab.

Wenn wir nachfolgend die Ausfuhrartikel aufzählen, deren Werth im Jahre 1898 10 Mill. Mark überstieg, so haben wir hier nur 82 Artikel zu verzeichnen. Bemerken möchten wir gleich, daß die deutsche Ausfuhr ja auch nicht in dem Maße, wie die Einfuhr, gewachsen ist, daß sich die Fabrikatenausfuhr von 1889: 2098,7 Mill. Mark auf 1898: 2396,1 Mill. Mark hob. Die wichtigsten Ausfuhrwaaren zeigten nachstehende Werthziffern:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Mark im Jahre 1898:												
11,9	12,9	12,6	12,5	10,8	9,6	7,9	9,5	12,1	15,4	24,9	19,5	20,6
52,6	44,3	37,9	38,4	40,1	42,5	38,8	34,8	36,2	34,4	42,0	34,6	31,0
6,5	8,4	7,7	4,8	4,0	3,4	2,5	3,4	1,7	2,1	2,3	2,4	1,9
17,3	19,5	28,9	23,5	17,7	16,1	11,9	11,2	22,5	24,7	21,8	21,4	14,3
61,8	50,6	51,0	48,2	49,5	53,3	44,7	40,1	46,9	44,1	48,0	37,8	30,9
18,4	19,0	19,0	15,2	13,9	15,3	14,3	12,7	13,5	13,3	14,6	10,8	8,7
12,8	21,6	27,4	27,3	40,3	50,4	40,6	25,2	18,8	9,7	5,7	3,9	4,7
51,8	42,9	57,9	58,3	67,0	71,8	70,5	59,8	64,9	59,8	59,3	48,8	36,2
13,0	13,6	14,7	18,9	18,7	19,7	19,5	24,1	21,5	22,6	20,6	21,9	19,2
9,5	10,5	11,2	10,1	8,8	7,8	7,3	6,6	8,2	7,8	6,3	5,8	5,7
4,7	10,5	14,8	13,8	12,0	19,0	23,4	28,7	32,6	31,5	48,0	43,3	29,7
42,6	43,1	42,0	37,4	37,9	37,9	31,1	30,1	27,7	26,9	26,9	24,0	23,6
12,2	11,4	10,1	11,0	10,3	8,9	8,5	7,2	5,9	6,4	5,4	4,5	3,1
11,1	15,3	17,3	14,2	14,5	15,0	12,8	12,1	12,8	12,4	10,6	10,0	10,6
9,0	10,8	9,5	10,6	12,5	10,8	8,1	9,7	14,3	14,7	14,4	12,4	8,5
1. Januar 1897 nachgewiesen.				.	.	.	.	.	.	.	.	.
9,7	9,6	7,5	8,2	7,0	6,3	3,4	2,1	0,7	0,9	0,5	0,6	1,0
6,3	7,2	7,7	9,4	6,6	10,2	10,8	9,4	12,2	17,3	14,0	18,4	17,1
21,4	22,9	20,0	24,9	19,6	20,3	17,7	15,2	17,7	19,1	20,2	20,6	21,0
10,2	14,3	15,0	12,2	10,9	16,0	15,2	18,1	17,0	19,4	24,2	30,1	29,9
25,6	23,5	18,7	24,2	27,1	32,0	29,4	25,3	39,4	43,4	52,3	44,6	29,3
24,4	28,2	27,7	26,0	20,4	19,7	17,5	16,8	20,3	19,1	18,2	17,5	17,0

Ausfuhr	Jan.–Juni 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Werte mit mindestens 10 Millionen						
grobe Eisenwaaren, ungeschliffen und nicht abgeschliffen etc.	[illegible]	117.7	102.6	94.5	79.1	67.5	66.1
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen, roh[1]	17.5	21.4	18.4	17.5	15.6	11.0	9.8
Fahrräder und Fahrradtheile	[illegible]	12.6	9.9	Besonderer Nummer erst			
Farbendruckbilder, Kupferstiche etc.	42.5	[illegible]	56.3	50.2	46.1	44.3	43.3
Baumwollengarn und Vigognegarn	14.8	19.7	22.0	13.2	16.7	15.7	18.2
Wollengarn	[illegible]	[illegible]	44.5	[illegible]	46.8	42.8	37.3
Roggen	11.8	13.5	11.7	3.2	3.4	4.0	0.9
Weizen	13.8	22.5	26.3	7.5	8.2	8.3	[illegible]
Gold gemünzt	[illegible]	[illegible]	28.5	[illegible]	52.1	43.5	56.9
Gold roh, auch in Barren	[illegible]	11.5	8.1	36.[illegible]	20.2	3.8	14.6
Seide- und Stahlwaaren	[illegible]	42.2	[illegible]	31.2	23.8	25.4	23.9
Kalbfelle, gesalzte und trockene	[illegible]	[illegible]	12.7	8.4	8.7	7.0	7.5
Rindshäute, grüne und gesalzene	13.7	18.5	[illegible]	15.1	20.6	15.4	10.9
Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelztieren; Vogelbälge	28.1	30.3	[illegible]	26.8	29.1	28.4	25.8
Bau- und Nutzholz, gesägt; Kammwaaren, Säge- und Schnittwaaren etc.	8.4	[illegible]	[illegible]	5.4	4.7	5.2	5.1
Holzwaaren, feine, [illegible]	18.7	24.7	22.8	22.2	21.4	19.5	19.5
Hopfen	[illegible]	27.1	[illegible]	[illegible]	27.3	21.5	33.1
Instrumente, [illegible]	13.6	[illegible]	14.8	9.6	28.9	15.7	17.2
Instrumente, musikalische, [illegible] etc.	7.7	12.3	12.4	[illegible]	14.7	17.0	17.5
[illegible]	6.4	12.6	4.5	[illegible]	5.5	5.6	2.4
Kautschuk und Guttapercha	14.5	10.2	8.2	6.1	5.5	4.4	5.2
feine Waaren aus weichem Kautschuk etc.	20.5	22.7	9.4	8.3	6.6	5.4	5.2
Kleider etc.	26.2	25.7	24.6	22.1	19.4	18.1	17.3
[illegible] aus Baumwolle, Leinen, [illegible]	52.8	65.3	88.3	94.4	65.9	60.4	61.7
aus Seide und Halbseide etc.	14.4	14.4	15.4	14.2	13.2	14.6	17.7
[illegible]	14.0	15.2	12.1	11.6	9.7	9.7	9.4
[illegible][2]	[illegible]	[illegible]	36.6	36.0	35.6	35.5	29.3
Kupfer und Messing u. Legirungen, [illegible]	19.9	21.9	18.5	19.8	15.2	12.4	11.8
gefärbtes und lackirtes Leder; Handschuhleder, Korduan etc.	38.6	46.4	47.5	42.4	52.6	40.1	42.3

[1] Bis 1896 einschl. [illegible] — [2] Seit 1896 an ausschl. der Instrumente [illegible]

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Mark im Jahre 1898:												
60,9	79,5	74,1	68,0	77,3	59,6	52,2	56,9	90,2	86,4	90,0	35,1	28,9
9,7	11,7	13,0	12,4	11,5	9,2	7,1	7,2	7,7	9,9	9,1	8,4	7,7
seit 1. Januar 1897.				.	.	.	.	.	.	.	.	.
41,9	40,6	39,1	34,9	26,4	25,8	22,0	21,8	20,0	16,7	14,4	11,9	9,4
20,9	22,2	19,9	19,2	17,4	17,7	18,2	18,5	22,6	25,6	32,3	33,0	51,4
38,5	36,5	39,4	43,2	42,8	40,0	44,8	36,2	32,1	30,7	34,0	29,6	32,6
0,2	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3	0,3	0,5	0,9	1,8	2,3	2,3	5,1
0,0	0,1	0,0	0,2	0,2	0,4	1,3	2,2	6,3	16,0	13,0	12,5	40,9
120,1	102,4	34,1	45,2	74,9	6,5	12,4	14,8	21,0 }	34,1	39,2	45,6	29,7
29,7	19,1	7,6	7,2	24,2	8,1	8,2	9,7	9,6 }				
25,5	31,3	36,2	38,2	40,4	38,2	35,9	30,7	31,4	33,9	30,2	30,6	28,4
8,2	6,4	7,1	7,0	7,4	8,9	10,3	8,3	17,8	16,6	16,2	18,8	16,0
9,9	11,3	13,2	8,1	4,4	5,3	5,6	4,9	0,7	0,7	1,2	1,0	1,3
25,1	31,4	27,2	29,4	25,5	24,0	35,1	26,6	40,5	41,2	42,9	39,1	37,0
6,1	7,6	6,0	7,3	10,7	11,5	12,3	15,0	11,2	13,5	14,0	13,6	13,5
20,6	23,0	26,7	29,0	26,3	26,5	24,5	25,7	33,8	32,4	23,8	21,9	16,2
30,1	26,2	45,6	23,0	33,4	31,5	31,7	24,7	35,7	33,8	73,8	24,3	30,5
16,3	17,2	16,5	15,4	16,2	14,0	14,6	14,4	16,2	14,8	14,0	15,1	13,6
16,8	18,7	24,8	20,8	20,7	21,0	18,5	17,6	19,5	19,2	16,8	14,7	13,7
4,1	8,0	4,3	6,1	11,8	4,3	5,9	4,7	6,8	19,6	14,0	11,5	52,1
5,7	4,9	7,3	5,1	2,6	1,7	1,4	1,0	1,6	1,2	1,2	0,9	1,3
5,2	6,0	6,1	4,8	5,9	6,8	6,1	6,4	13,0	13,6	13,0	11,0	10,5
18,3	20,7	20,0	18,3	16,5	14,5	14,8	16,4	16,7	16,9	16,5	13,1	8,0
58,2	67,6	69,6	68,7	69,1	68,7	64,6	56,6 }	91,2	77,5	83,9	73,7	68,2
20,9	36,1	42,5	44,1	26,8	24,8	22,3	20,8 }					
8,5	9,0	8,6	8,5	8,6	9,9	8,9	8,1	9,0	10,7	9,7	9,9	9,7
29,2	28,6	24,9	15,0	14,4	9,4	7,8	7,9	8,7	9,3	8,1	7,3	5,6
10,0	10,0	9,6	8,7	11,9	10,9	9,8	8,4	8,2	7,9	7,8	6,5	6,1
35,4	35,5	33,5	30,8	23,2	24,0	25,6	24,8	23,6	24,6	21,4	20,0	17,9

und Apparate aus Glas zu wissenschaftlichen oder gewerblichen Zwecken. — [3]) Von 1880 bis 1884

Ausfuhr	Jan. Sept. 1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Artikel mit mindestens 10 Millionen						
feine Lederwaaren	38,8	47,0	45,3	50,0	56,2	46,7	50,4
Handschuhe	16,0	22,0	21,3	18,9	25,8	19,5	20,7
Lokomotiven, Lokomobilen	10,3	11,6	12,6	13,9	8,4	6,0	5,0
Maschinen ꝛc.: überwiegend aus Gußeisen	78,9	88,4	78,0	68,4	56,4	50,9	39,0
—: aus schmiedbarem Eisen[1])	21,1	23,1	17,0	14,9	11,3	10,3	8,6
Nähmaschinen und Theile davon	13,2	16,3	14,9	11,3	9,0	7,2	7,2
Mehl aus Getreide, Reis ꝛc.	14,3	20,8	21,4	17,3	18,3	20,3	22,0
Oelkuchen	11,4	14,5	13,4	11,0	8,8	8,3	9,4
Bunt-, Gold- und Silberpapier ꝛc.	18,4	25,0	22,8	28,4	25,4	21,4	21,8
Schreib-, Druck- ꝛc. Papier	7,2	10,9	12,5	13,7	14,1	12,2	13,7
Papier- und Pappwaaren	14,5	18,2	17,0	16,5	14,4	12,8	14,2
Porzellan ꝛc. mehrfarbig, vergoldet ꝛc.	26,3	30,3	32,1	32,9	16,4	11,9	12,1
Reis[2])	16,5	23,0	27,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Rohseide, gefärbt[3])	11,6	13,9	9,1	15,3	16,9	13,6	10,3
halbseidene Bänder ohne Metallfäden	17,7	22,6	17,5	21,3	16,0	9,8	11,4
halbseidene Zeuge, Tücher, Shawls	63,6	80,6	66,0	77,0	86,1	69,2	113,2
seidene Zeuge, Tücher, Shawls ꝛc.	9,5	11,3	14,8	10,0	9,2	7,7	7,2
Silber, roh, auch in Barren	18,0	27,8	30,2	27,9	23,0	34,9	47,2
Spielzeug aller Art	28,4	38,8	40,3	40,0	35,2	29,4	8,1
							nur aus
Steine, roh oder bloß behauen	11,4	12,9	10,9	12,4	10,1	11,6	9,7
Steinkohlen	116,8	159,7	133,5	121,9	107,0	101,2	104,6
Telegraphenkabel	11,0	13,6	9,7	9,2	5,0	2,9	2,4
Tischler- ꝛc. Arbeiten, grobe	14,7	19,4	18,1	14,0	13,1	11,4	12,2
Wein in Flaschen, außer Schaumwein	7,9	11,0	11,2	10,4	10,2	8,8	9,3
gekämmte Wolle	16,2	21,8	25,0	23,2	18,7	17,1	17,5
Schafwolle, roh, gekrempelt ꝛc.	14,0	20,4	23,4	20,8	24,4	21,5	22,4
Posamentier- und Knopfmacherwaaren, wollene	15,5	20,9	18,5	16,5	18,6	20,5	23,2
Strumpfwaaren, unbedruckt, wollene	17,2	24,3	23,8	27,5	30,4	27,8	28,2
Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	104,7	133,6	144,4	149,9	150,7	117,7	140,4
Zink, rohes; Bruchzink ꝛc.	14,0	20,7	17,6	19,0	16,1	18,1	21,3
Zucker	140,5	212,4	229,9	236,4	192,9	209,2	221,2

Die vorstehend aufgeführten Ausfuhrartikel gehören den verschiedensten Industrien an; Deutschlands Ausfuhr ist ja überwiegend Fabrikatenausfuhr und viele Industrien sind an der Ausfuhr hervorragend betheiligt. Um einen Anhalt dafür zu haben, in welcher Höhe die einzelnen Industrien

[1]) Von 1896 an einschließlich der Dampfmaschinen zur Verwendung zum Schiffsbau. — Lacets. — [4]) 1880 bis 1884 Papier. — [5]) 1880 bis 1888 Porzellan und porzellanartige Waaren.

Mark im Jahre 1898:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
52,0	63,6	68,8	77,1	100,7	105,5	99,8	87,6	95,3	92,9	93,6	83,9	66,1
27,6	29,7	30,5	32,6	28,7	29,6	23,3	21,4	21,9	21,9	15,7	13,8	11,0
5,4	5,2	5,6	5,4	6,5	6,0	6,9	6,1	9,4	13,5	12,0	6,6	6,5
38,0	42,2	41,2	35,4	30,5	28,4	23,7	25,1	Maschinen überhaupt				
8,0	8,6	8,6	7,6	7,2	5,9	4,8	5,1	46,4	51,2	49,4	38,1	35,4
6,4	6,4	6,3	9,6	8,8	9,4	9,5	9,6					
16,8	18,2	21,5	27,6	26,4	23,1	24,6	25,8	28,9	32,7	22,3	13,5	23,4
7,5	7,8	5,8	3,8	5,4	4,2	3,6	4,3	5,8	5,3	4,4	4,9	5,0
24,0	24,2	26,5	21,5	20,0	18,8	14,4	13,7	[4]) 30,8	30,5	27,2	23,9	20,7
14,5	11,6	12,6	13,9	19,3	18,8	19,8	20,1					
12,7	13,3	13,8	12,5	13,2	13,6	12,6	12,4	18,0	16,2	16,5	15,1	11,1
13,6	11,9	10,6	9,2	9,2	8,2	7,3	7,3	9,3	[5]) 12,2	10,7	10,5	8,4
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8,6	9,8	6,5	8,4	7,1	7,3	8,9	7,9	8,9	8,3	8,4	10,9	13,9
10,5	12,9	18,6	18,4	13,7	.	.	.	.	.	.	.	.
99,5	101,9	130,7	139,5	131,9	143,1	132,2	102,2	129,7	118,3	129,4	135,4	135,9
10,8	9,4	10,5	11,6	11,5	10,8	9,4	9,9	18,1	18,9	19,8	17,7	22,9
41,4	41,4	39,4	36,8	33,3	20,6	20,2	20,0	15,6	13,1	12,9	15,6	20,1
8,1	19,1	18,3	16,5	16,6	15,2	13,2	10,7	.	.	.	.	.
Papier ꝛc.												
10,7	10,0	10,7	8,6	10,5	10,5	9,0	9,0	11,8	11,4	24,1	22,6	22,8
99,9	119,8	115,6	95,4	93,7	79,9	79,6	80,6	79,4	78,3	57,2	52,2	47,0
1,9	2,9	2,0	2,1	3,6	0,7	0,6	0,4	1,8	1,5	1,5	1,3	1,1
11,0	12,7	13,0	11,8	13,5	13,1	15,5	15,4	17,1	.	.	.	.
9,2	8,7	8,2	8,0	7,4	8,0	7,7	7,5	8,5	8,3	8,2	6,6	6,9
14,2	16,2	21,1	17,7	10,9	9,8	6,3	4,9	4,1	4,3	4,2	3,2	2,6
19,1	21,0	26,1	33,3	37,9	30,4	40,4	27,3	39,3	45,8	49,7	48,3	50,1
12,9	16,0	21,0	22,7	20,7	17,7	20,5	16,2	15,2	14,6	16,1	17,9	21,8
33,1	35,8	37,7	38,2	34,2	33,1	31,1	23,7	24,0	23,4	23,0	22,1	19,2
148,1	148,1	161,0	152,9	167,0	158,0	151,6	137,0	157,5	153,8	155,9	170,7	153,6
22,1	26,3	25,6	24,0	21,3	18,9	18,6	19,5	16,5	17,3	19,2	19,5	13,4
179,8	227,8	216,1	162,8	158,9	180,9	141,2	157,0	184,3	208,7	156,9	144,1	110,6

Deutschlands an der Fabrikatenausfuhr interessirt sind, bezw. welche Erfolge sie beim Ausfuhrgeschäft in den letzten 10 Jahren aufzuweisen haben, mögen kurz folgende Daten hier Platz finden.

[4]) Seit 1897 einschließlich des Veredelungsverkehrs. — [5]) Vor 1896 auch Seidenzwirn, gefärbt, und

Fabrikatenausfuhr	1889 Mill. Mark	1898 Mill. Mark
der Industrie der Fette, fetten Oele und Mineralöle	18,1	19,5
„ chemischen Industrie und Pharmazie	226,7	339,2
„ Asbest-, Stein-, Thon- und Glasindustrie	71,6	107,9
„ Metallindustrie, mit Ausnahme von Maschinen, Instrumenten und Apparaten	181,0	267,1
„ Holz-, Schnitz- und Flechtindustrie	70,2	80,4
„ Papierindustrie	68,5	80,8
„ Leder-, Wachstuch- und Rauchwaarenindustrie	203,7	185,6
„ Textil- und Filzindustrie; Kleider	914,2	762,8
„ Kautschukindustrie	21,5	44,6
von Eisenbahnfahrzeugen, Schiffen;[1]) gepolsterten Wagen und Möbeln	6,5	25,5
„ Maschinen, Instrumenten, Apparaten	150,1	239,2
„ Kurzwaaren und Schmuck; Spielzeug	85,0	106,5

Nur die Textil- und Lederindustrie weisen 1898 eine geringere Ausfuhrwerthsumme auf als 1889; die übrigen Industrien haben Ausfuhrerfolge, wenn auch recht verschieden hohe, zu verzeichnen. Bei dem großen Aufschwung, welchen der deutsche Handel seit 20 Jahren genommen hat, fragt es sich nun, mit welchen Auslandsstaaten der Handel sich gesteigert hat. Wir wollen, um dies erkennen zu können, uns die Entwickelung des deutschen Handelsverkehrs in der nachfolgenden umfassenden Tabelle vor Augen führen, wobei wir bemerken, daß wir, wie vordem schon, als Beurtheilungseinheit auf den Waarenwerth zurückgreifen, der im internationalen Handel die einzige Vergleichsgrundlage abgiebt, da für die Würdigung des Gesammthandels der einzelnen Länder die Mengenziffern

Spezialhandel des deutschen

Einfuhr-

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Gesammt-Einfuhr des deutschen Zollgebiets	**5439,676**	**4864,059**	**4557,951**	**4246,111**	**4285,533**	**4134,070**	**4227,004**	**4403,404**
Hierunter Edelmetalle	359,030	183,947	250,788	125,442	347,282	172,332	208,455	252,607
I. Europa	**3577,999**	**3251,799**	**3049,356**	**2819,245**	**2909,348**	**2847,636**	**2860,061**	**3196,098**
Freihafen Hamburg	15.726	16,760	15.559	14.803	12,468	15,008	16,861	17,499
Badische Zollausschlüsse	0,260	0,241	0.144	0,175	0,150	0.205	0,210	0,187
Zollausschluß Helgoland	0,106	0,122	0,098	0,131	0,100	0,093	0,095	.

[1]) Schiffe erst seit 1897.

versagen. Auch den Werthen haften allerdings Mängel an, was sich schon aus der Art ihrer Ermittelung erklärt. Es sind hierfür verschiedene Methoden in Anwendung. Soweit Werthzölle erhoben werden, wie in den Vereinigten Staaten von Amerika für einen beträchtlichen Theil der Einfuhr, ergiebt sich der Waarenwerth durch diese; dann aber kann auch den Waarenversendern und Empfängern, oder für diese den Waarenführern die Pflicht der Werthdeklaration auferlegt sein, wie es für die Ein- nnd Ausfuhr in Großbritannien, für die Ausfuhr in der Schweiz der Fall ist, oder 'es trifft die dritte Möglichkeit zu, die Waarenwerthe werden durch die Methode der Schätzung vermöge Feststellung von Einheitspreisen auf Grund der Kenntniß der gehandelten Waarenartikel nach ihren Quantitäten und Qualitäten gefunden. Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien und Frankreich bedienen sich der letzteren Methode, indessen mit nicht gleichwerthigem Vortheil. Auf jeden Fall sind durch die vollendete Organisation der Werthschätzung die deutschen Werthe die bei Weitem sichersten; die Frage ist überhaupt nicht entschieden, ob Schätzungswerthe nicht den Deklarationswerthen an Richtigkeit vorzuziehen sind. Die Bewerthung des deutschen Außenhandels liegt einer alljährlich seit 1880 vom Kaiserlichen Statistischen Amt zusammenberufenen Schätzungskommission ob, welche sich aus den bedeutendsten Händlern und Industriellen zusammensetzt, deren Arbeit von Jahr zu Jahr mit der wachsenden Uebung eine vollendetere geworden ist, sie bestand 1890 aus 58, 1898 aus 62 Sachverständigen; auf deren Gutachten basiren die folgenden Werthe. Es betrug der Handel des deutschen Zollgebiets mit den einzelnen Ländern von Europa und mit Uebersee — der bei Weitem größte Theil des deutschen Außenhandels ist Seehandel:

Zollgebiets nach Ländern.

Werthe.

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
4272,910	**4087,060**	**3429,403**	**3186,388**	**2940,772**	**2975,167**	**3260,999**	**3248,692**	**3134,656**	**2990,248**	**2844,268**
127,362	97,482	165,146	77,408	67,689	52,805	24,828	28,390	36,299	28,427	40,831
3233,177	**3239,873**	**3069,411**	**2882,776**	**2695,757**	**2721,458**	**3004,252**	**2991,736**	**2903,743**	**2734,664**	**2507,884**
19,894	52,545	555,219	551,841	520,974	506,744	550,337	548,483	550,052	577,187	494,852
0,099	0,155	0,121	0,080	0,100	0,172	0,124	0,457	0,388	0,533	0,533
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Belgien	201,356	186,512	175,702	179,194	171,628	189,869	208,221	251,789
Bulgarien	1,821	2,988	3,732	2,352	3,561	10,523	16,508	1,227
Dänemark	65,617	60,407	58,224	73,031	73,426	50,254	76,166	75,404
Frankreich [1])	265,301	245,962	233,587	229,922	214,049	241,417	262,297	261,818
Griechenland	8,353	9,246	9,329	7,953	4,889	4,616	4,437	4,284
Großbritannien, einschl. Gibraltar, Malta, Cypern	826,380	661.990	647,773	578,726	608,866	656 635	621,132	677,077
Italien	170,315	152,981	137,484	145,912	141,436	149,680	134,572	134,143
Niederlande	184,110	185,234	162,632	164,331	199.179	214,176	212,066	232,116
Norwegen	29.056	24 092	19 091	15,316	19,164	19,268	19,711	19,843
Oesterreich-Ungarn	661,176	600,293	578,032	525,430	581,749	580,244	575,407	598,859
Portugal	17,564	17,285	15,226	13,539	12,790	13,741	13,298	12,417
Rumänien	33,953	52,588	69,258	36,434	59,289	83,946	41,350	29,305
Rußland	727,061	700,080	} 634,671	568,795	543,938	353,441	383,386	580,396
Finland	9.458	8,239						
Schweden	102,939	87,528	74,018	62 925	63,443	61,406	55,723	52,154
Schweiz	173,518	158,613	146,343	144,516	136,228	143,691	141,592	144,895
Serbien	6,300	8,061	6,641	5,579	4,809	6,922	8,339	3,936
Spanien	48,148	42,118	35,942	28,607	39,349	35,935	40,743	34,872
Türkei, einschl. Montenegro	29,481	30,459	25,870	22,044	18,837	16,566	27,952	13,877
II. Afrika	**101,168**	**91,223**	**88,588**	**79,352**	**72,142**	**71,867**	**65,296**	**56,643**
Aegypten	24,583	24,060	20,189	17,597	13,047	12,741	13,452	6,177
Afrika, außer Aegypten und Algier	76,585	67,163	68,399	61,755	59,095	59,126	51,844	50,466
darunter:								
Deutsch-Westafrika [2])	3,827	3,773	3,496	2,946	2,359	3,830	3,987	5,597
Deutsch-Ostafrika	579	0,719	0,742	0,320	1,234	0,329	0,275	0,208
Kapland [3])	19,796	17,445	21,127	17,111	13,834	16,975	15,754	17,258
Marokko	6,125	5,013	2,496	1,973	1,626	1,358	0,666	0,960
Transvaal	0,574	0,654	1,063	0,522	0,480	0,201	0,035	0,051
Westafrika ohne deutsche Schutzgebiete [4])	40,131	33,526	33,489	33,908	34,448	30,253	25,505	21,911
Ostafrika ohne deutsche Schutzgebiete [5])	5,553	6,033	5,986	4,975	5,114	6,180	5,622	4,481
III. Asien	**339,336**	**352,131**	**303,487**	**267,733**	**251,799**	**235,337**	**197,376**	**204,245**
Britisch-Ostindien 2c. [6])	220,948	204,617	171,163	162,128	164,130	178.809	149,861	157,001
China	39,513	57,451	41,791	27,034	27,091	15,980	12,489	12,155
Japan	10,809	12,153	11,422	7,792	6,955	7.600	7,848	7,254
Ostindische Inseln	63,246	68,240	78,044	69,635	52,896	32,103	26.401	26,660
darunter:								
Niederländisch-Ostindien 2c.	61,941	67,348	77,097	68,771	52,361	31,148	25,476	25,323
Philippinen 2c.	1,305	0,892	0,947	0,864	0,535	0,955	0,925	1,337
Uebriges Asien [7])	5,320	9,670	1,067	1,144	0,727	0,845	0,777	1,175
darunter:								
Französisch-Hinterindien	0,054	2,715	0,038	0,035	0,045	0,040	0,123	0,121

[1]) 1880 bis 1896 einschl. Algerien und Tunis. — [2]) 1897 und 1898 einschl. Deutsch-Südwestafrika unter 1897 und 1898: Britisch-Westafrika (20,264 u. 23,256 Mill. Mark), Französisch-Westafrika (3,433 u. Portugiesisch-Westafrika (3,944 u. 7,316 Mill. Mark), Algerien (2,788 u. 3,942 Mill. Mark), Tunis und 1898: Abessinien (0,024 u. 0,042 Mill. Mark), Britisch-Ostafrika (1,893 u. 1 717 Mill. Mark), [6]) Darunter 1897 und 1898: Portugiesisch-Indien (0,008 und 0,006 Mill. Mark). — [7]) Asiatisches Rußland

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
316,908	337,203	271,945	279,294	283,549	293,625	293,252	272,652	237,762	216,749	196 231
1,553	1,164	0,126	0,042	0,143	2,178	0,723	0,564	0,007	0,384	0,057
61,899	42,716	22,858	26,635	22,092	21,642	21,693	20,295	21,824	23,831	25,862
267,065	285,435	216,654	214,389	223,948	229,070	243,258	246,144	255,729	256,140	246,076
3,959	2,904	1,633	1,507	1,202	1,055	0,876	0,853	0,872	0,804	1,459
640,699	674,945	498,117	460,856	452,700	452 284	503,892	472,605	387,132	365,110	354,815
140,394	148,796	111,904	91,813	91 304	75,933	86,494	64.533	54,534	59,270	66,233
309,217	286,180	250,424	236,504	215,461	215,145	241,521	240,878	268,720	247,700	191,255
22,377	20,734	14,877	12,995	11,108	10,969	13,680	11,829	13,108	11,458	10,682
598.505	537,249	447,880	426,631	409,759	387,281	433 541	484,205	513,900	444,350	414,332
11,269	9,851	3,955	3,436	2,640	3,208	2,748	2,387	2,066	1,590	1,791
29,398	13,618	3,575	5,058	1,965	4,586	14,171	10,417	5,974	8,355	4,756
541,887	551,797	456,499	362,280	264,334	342,928	412,140	408,111	388,827	335,331	331,378
46,076	50,103	35,038	26.684	20,357	20,786	17,873	15,702	15,114	14,400	12,631
174,165	181,074	148,356	156,318	155,576	132,394	149,219	172,829	175,419	155,539	141,626
4,138	4,227	2 957	2,436	1,707	2,249	2,751	2,198	0,167	3,553	0,540
34,068	32,091	24,912	20.774	14,647	15,614	13,251	14,350	10,857	10,716	11,339
9,607	7,086	2,361	3,205	2,191	3,595	2,708	2,244	1,291	1,634	1,936
51,459	39,576	15,893	17,398	15,624	12,050	13,374	11,003	14,637	12,837	17,123
2,016	2,021	4,248	10,552	9,915	5,548	5,697	3,004	2,890	3,086	4,600
49,443	37,555	11,645	6,846	5,709	6,502	7,677	7,999	11,747	9,751	12,523
5,189	4,363	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,489	0,256	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17,866	13,621	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,395	0,263	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,012	0,058	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21,449	16,084	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,043	2,910	.	.	.	.	.	.	.	.	.
165,150	128,245	44,304	31,480	26,056	30,395	33,200	38,788	37,594	29,090	66,014
128,704	96,250	33,428	25.052	20,640	25,863	28,261	34,799	30,502	16,477	27,580
7,770	7,443	2,163	1,812	2,079	0,949	0,497	0,306	0,427	0,531	1,346
4,680	3,460	1,629	0,815	0,338	0,214	0,119	0,089	0,112	0,048	0,555
23,341	20,278	6,987	3,708	2,967	3,199	4,305	3,560	6,239	11,545	36,035
22,851	19,882	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,490	0,391	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,655	0.819	0,097	0,093	0,032	0,170	0,018	0,034	0,314	0,489	9,498
0,152	0,166	.	.	.	.	.	.	.	.	.

(0,209 u. 0,184 Mill. Mark). — [3]) 1897 und 1898 einschl. Oranje-Freistaat je 1000 Mark. — [4]) Dar-
2,788 Mill. Mark), Kongostaat (1,824 u. 1,647 Mill. Mark), Liberia (0,960 u. 1,002 Mill. Mark),
0,094 u. 0,065 Mill. Mark) und Uebriges Afrika (0,219 u. 0,115 Mill. Mark). — [5]) Darunter 1897,
Madagaskar (2,062 u 1,900 Mill. Mark) und Portugiesisch-Ostafrika (2,054 u. 1,894 Mill. Mark). —
und asiatische Türkei sind auf der Vorseite unter I. bei Rußland bezw. bei der Türkei nachgewiesen.

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Korea	0,020	0,014	0,002	—	0,002	—	0,006	—
Siam	3,515	5,592	0,076	0,043	0,171	0,049	0,041	0,066
Persien, Afghanistan, Beludschistan; Aden zc.	1,731	1,349	0,951	1,061	0,509	0,756	0,607	0,988
IV. Amerika	**1329,216**	**1079,513**	**1009,558**	**959,038**	**951,889**	**881,265**	**1016,493**	**904,541**
Argentinische Republik, Paraguay, Uruguay	156,628	120,474	119,815	127,390	112,511	102,447	95,372	113,857
darunter:								
Argentinien	145,940	109,313	108,816	118,437	103,940	93,307	86,916	109,632
Paraguay	0,390	0,362	0,488	0,317	0,252	0,669	0,115	0,070
Uruguay	10,298	10,799	10,511	8,636	8,319	8,471	8,341	4,155
Brasilien	104,611	100,375	100,140	114,824	91 273	126,108	135,953	154,609
Britisch-Nordamerika	5,882	4,177	2,954	2,078	2,007	3,824	5,574	4,315
Westindischer Archipel	30,349	33,994	34,970	37,985	34,374	31,252	28,704	32,538
darunter:								
Britisch-Westindien zc.	7,908	8,616	7,094	8,432	5,903	6,586	5,511	6,532
Dänisch-Westindien	0,231	0,176	0,158	0,170	0,194	0,236	0,476	0,356
Französisch-Westindien zc.	0,030	0,041	0,021	0,043	0,026	0,017	0,080	0,228
Haiti[1])	8,881	11,375	13,737	15,255	13,577	11,046	11,725	13,825
Niederländisch-Westindien zc.	0,782	0,920	0,495	0,692	0,847	0,996	0,751	1,233
Cuba, Portorico	12,517	12,866	13,465	13,393	13,827	12,371	10,161	10,364
Chile	83,019	81,581	79,278	81,650	85,733	78,487	75,056	76,689
Mexiko u. Centralamerika	37,579	48,567	52,754	51,045	47,929	35,194	31,954	31,698
darunter:								
Mexiko	11,327	12,743	13,074	11,634	12,118	11,896	14,713	12,257
Centralamerikanische Republiken[2])	26,252	35,824	39,680	39,411	35,811	23,298	17,241	19,441
Peru	3,982	3,765	3,845	4,760	5,987	7,923	7,013	8,357
Uebriges Südamerika	29,928	29,170	31,368	27,603	39,136	37,936	24,901	25,954
darunter:								
Bolivien	3,873	2,937	1,052	1,259	5,324	11,986	9,180	10,320
Ecuador	8,454	7,476	5,797	5,379	5,040	5,578	4,033	3,990
Kolumbien	7,866	7,840	8,566	7,439	8,412	5,176	5,547	5,597
Venezuela	9,735	10,917	15,953	13,526	20,360	15,196	6,141	6,047
Vereinigte Staaten von Amerika	877,238	657,410	584,434	511,703	532,939	458,094	611,966	456,524
V. Australien	**88,295**	**87,044**	**104,464**	**118,506**	**98,917**	**96,993**	**86,725**	**40,302**
darunter:								
Britisch-Australien	86,778	85,673	103,213	113,681	97,751	96,243	85,494	39,185
Deutsch-Neuguinea	0,206	0,113	0,073	0,064	0,185	0,017	0,136	0,132
Samoa-Inseln	0,005	0,004	0,073	0	0,294	0,053	0,058	0,009
Uebrige australische Inseln (Frz. Austr. zc.)	1,272	1,193	1,053	4,612	0,685	0,588	1,037	0,945
Hawaii-Inseln	0,034	0,061	0,052	0,149	0,002	0,092	0	0,031
Nicht ermittelt (seewärts)[3])	3,662	2,349	2,498	2,237	1,438	0,972	1,053	1,575

[1]) Darunter 1897 und 1898: Dominicanische Republik (2,732 u. 2,308 Mill. Mark). —
Mark), Honduras, Nicaragua, Salvador (2,384 u. 2,547 Mill. Mark). — [3]) Schiffsproviant, Schiffs-
über die Nord- oder Ostsee eingeführt sind.

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
0,007	0,003	.	.	.	.		.	.	.	.
0,047	0,188	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,449	0,462	.	.	.	.	.	.	.	.	.
770,678	635,448	277,593	239,574	193,069	201,678	203,661	201,607	174,313	207,268	236,038
79,134	89,343	71,343	46,831	47,262	47,319	46,528	33,294	25,676	31,333	25,027
75,181	85,536	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,189	0,111	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3,764	3,696	. .	.	.	.	.	.	.	.	.
137,732	99,241	7,078	4,292	4,185	3,575	2,412	2,813	1,659	4,897	9,672
1,976	1,028	0,438	0,841	0,105	0,807	0,145	0,223	0,756	2,057	6,701
36,083	28,083	3,583	2,917	2,463	3,757	3,283	2,147	2,070	1,718	4,270
6,762	5,991	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,173	0,083	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,043	0,191	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13,929	10,420	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,573	1,334	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13,603	10,064	.	.	.	.	.	.	.	.	.
61,427	60,867	27,635	21,149	13,343	11,093	19,139	19,334	9,694	4,720	7,464
24,744	21,943	4,481	4,977	7,122	6,548	2,291	1,409	1,028	1,365	2,866
10,704	10,123	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14,040	11,820	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5,544	6,680	5,121	6,961	8,528	5,918	1,973	2,586	3,849	2,278	4,703
18,464	10,763	4,562	8,329	3,937	0,984	2,654	3,964	15,502	9,094	12,157
6,725	2,499	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3,308	2,[illegible]13	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3,786	3,251	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,645	2,400	.	.	.	.	.	.	.	.	.
405,574	317,500	153,352	143,277	106,124	121,677	125,236	135,837	114,579	149,806	163,678
51,457	35,067	20,495	14,667	10,021	9,188	5,811	4,961	3,567	5,681	7,808
50,302	34,458	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,190	0,010	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,061	0,223	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,841	0,356	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,063	0,020	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,989	8,851	1,707	0,493	0,245	0,398	0,701	0,597	0,802	0,708	9,401

[2]) Darunter 1897 und 1898: Costarica (4,410 u. 4,029 Mill. Mark), Guatemala (29,030 u. 19,676 Mill.
ausrüstungsgegenstände, Strandgut und sonstige Gegenstände, welche ohne Ermittelung der Herkunft

Spezialhandel des deutschen

Ausfuhr-

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Gesammt-Ausfuhr des deutschen Zollgebiets	**4010,565**	**3786,241**	**3753,822**	**3424,076**	**3051,480**	**3244,562**	**3150,104**	**3539,755**
Hierunter Edelmetalle	253,999	151,266	228,692	106,176	90,026	152,604	195,994	164,245
I. Europa	**3208,931**	**2960,613**	**2909,372**	**2630,252**	**2443,535**	**2507,899**	**2460,937**	**2652,218**
Freihafen Hamburg (Zollausschlüsse an Elbe und Weser)	65,198	63,223	39,526	37,086	36,621	30,870	38,167	54,328
Badische Zollausschlüsse .	0,346	0,155	0,140	0,147	0,130	0,122	0,174	0,144
Zollausschluß Helgoland .	1,365	0,996	0,790	0,758	0,703	0,796	2,076	.
Belgien	187,272	189,619	168,000	159,186	149,888	147,757	140,728	153,315
Bulgarien	5.767	6,418	5,333	4,439	5,687	5,853	5,574	4,485
Dänemark	120,236	107,387	97,417	100,877	83,387	80,829	75,641	73,458
Frankreich[1])	205,370	209,912	201,553	202,769	188,130	203,119	202,868	237,998
Griechenland	5,491	4,251	4,116	3,911	3,588	3,190	3,755	4,620
Großbritannien, einschl. Gibraltar, Malta, Cypern	804,728	702,589	715,946	678,890	635,114	674,013	640,646	696,759
Italien	94,388	90,255	85,630	83,375	82,470	85,413	91,231	88,654
Niederlande	280,091	263,862	262,265	245,133	244,017	240,688	233,806	268,404
Norwegen	63,247	55,520	48,254	42,358	40,352	38,831	37,779	40,010
Oesterreich-Ungarn	453,683	435,131	477,324	435,766	401,653	420,545	376,561	347,809
Portugal	15,605	14,081	13,412	13,054	10,865	12,038	7,412	16,192
Rumänien	37,124	33,104	32,750	34,062	36,459	43,573	39,442	55,027
Rußland	409,624	345,624	364,142 (Rußland und Finland)	220,881	194,806	184,595	239,485	262,605
Finland	30,882	26,440						
Schweden	106,969	92,915	78,890	76,593	73,119	70,791	67,536	73,531
Schweiz	255,933	254,393	243,953	219,029	188,334	187,367	173,757	184,616
Serbien	3,812	3,857	2,482	1,752	3,261	3,497	4,015	3,976
Spanien	24,725	29,960	39,428	31,158	30,567	33 051	40,558	49,260
Türkei, einschl. Montenegro	37,075	30,921	28,021	39,028	34,384	40,961	39,726	37,027
II. Afrika	**63,996**	**60,943**	**57,457**	**42,887**	**38,678**	**34,867**	**29,816**	**29,771**
Aegypten	11,685	10,534	9,901	5,819	6,948	6,575	7,967	6,252
Afrika, außer Aegypten u. Algier	52,311	50,409	47,556	37,068	31,730	28,292	21,849	23,519
darunter:								
Deutsch-Westafrika[2]) ..	7,344	6,756	4,022	2,653	2,770	2,657	2,915	3,643
Deutsch-Ostafrika	3,325	1,652	1,240	1,739	1,640	1,979	2,199	2,062
Kapland[3])	14,716	13,691	15,645	13,032	11,767	10,500	7,317	5,306
Marokko	1,143	1,125	1,372	1,073	1,093	0,845	1,134	1,020
Transvaal	9,143	12,053	13,689	9,259	5,543	3,154	1,306	1,657
Westafrika ohne deutsche Schutzgebiete[4])	13,690	11,512	8,532	6,636	7,310	6,286	5,189	7,977
Ostafrika ohne deutsche Schutzgebiete[5])	2,950	3,620	3,056	2,676	1,607	2,871	1,789	1,854

[1]) 1880 bis 1896 einschl. Algerien und Tunis. — [2]) 1897 und 1898 einschl. Deutsch-Südwestafrika
[4]) Darunter 1897 und 1898: Britisch-Westafrika (5,495 u. 6,861 Mill. Mark), Französisch-Westafrika
Mark), Portugiesisch-Westafrika (2,112 u. 2,004 Mill. Mark), Algerien (0,078 u. 0,248 Mill. Mark),
1897 und 1898: Abessinien (0,007 u. 0,016 Mill. Mark), Britisch-Ostafrika (1,165 u. 0,906 Mill. Mark),

Zollgebiets nach Ländern.

Werthe.

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
3409,584	**3256,421**	**3356,429**	**3193,023**	**3041,714**	**2911,458**	**3255,939**	**3324,351**	**3279,921**	**3094,308**	**2976,721**
83,042	91,622	149,056	56,130	67,397	57,197	65,905	65,012	55,816	65,497	53,321
2661,623	**2509,671**	**2954,263**	**2846,453**	**2727,755**	**2667,891**	**2990,766**	**3067,872**	**3011,702**	**2830,245**	**2729,958**
104,733	104,990	808,327	837,856	769,911	704,392	785,782	736,271	694,393	642,563	665,088
0,100	0,048	0,104	0,096	0,118	0,067	0,116	0,231	0,181	0,201	0,185
150,808	137,211	172,226	161,527	154,232	147,059	163,566	174,933	174,012	170,667	166,224
2,883	2,510	0,875	1,455	2,154	0,538	0,415	0,408	0,359	0,215	0,136
76,383	72,250	62,920	55,573	44,931	51,757	61,310	61,039	58,084	48,450	52,734
231,159	210,166	220,668	220,807	251,688	250,267	287,328	315,428	355,222	334,165	295,596
3,731	2,951	1,821	1,688	2,287	1,771	2,056	2,295	1,718	2,456	1,487
705,817	652,338	482,792	492,166	441,341	453,041	499,416	545,877	520,863	455,627	436 176
94,700	103,377	85,115	108,424	88,018	89,265	90,870	86,550	78,798	88,680	55,444
258,020	258,189	284,217	234,414	234,462	230,777	243,513	261,783	258,477	248,056	236,001
39,769	35,475	15,219	10,962	11,376	11,006	13,782	13,207	11,957	11,073	12,727
351,040	340,762	321,513	304,310	293,021	295,140	344,698	361,322	349,774	333,669	304,004
21,129	18,991	8,172	6,611	5,891	5,240	6,512	4,356	4,742	4,787	4,930
53,431	48,192	34,221	30,507	21,826	16,679	21,864	24,310	15,495	17,100	12,235
206,457	**196,899**	**199,633**	**131,596**	**148,354**	**152,879**	**167,917**	**188,363**	**203,984**	**200,605**	**231,839**
91,559	71,359	54,050	50,371	51,668	58,361	58,021	57,848	51,124	48,945	48,859
179,629	177,402	164,042	158,067	160,480	153,670	192,496	182,830	188,142	184,636	180,194
3,125	2,055	0,894	1,686	2,664	3,067	3,011	5,270	2,615	1,071	0,739
53,071	44,615	25,761	26,309	34,304	35,107	40,166	38,811	35,744	29,299	18,937
34,079	29,891	11,713	12,028	9,029	7,808	7,927	6,740	5,998	7,980	6,423
21,925	**22,145**	**10,197**	**13,202**	**17,806**	**7,108**	**7,223**	**6,485**	**5,060**	**5,709**	**5,418**
3,761	**2,890**	**4,169**	**9,253**	**13,660**	**1,968**	**1,332**	**1,296**	**0,773**	**2,577**	**2,166**
18,164	**19,255**	**6,028**	**3,949**	**4,146**	**5,140**	**5,891**	**5,189**	**4,287**	**3,182**	**3,252**
3,243	4,165	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,320	0,311	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5,402	7,519	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,047	0,599	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2,222	0,955	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,184	**4,438**	.	.	.	.	.	.	.	.	
1,746	**1,268**	.	.	.	.	.	.	.	.	

(2,822 u. 2,894 Mill. Mark). — [3]) 1897 und 1898 einschl. Oranje-Freistaat (0,221 u. 0,160 Mill. Mark). — (1,859 u. 2,418 Mill. Mark), Kongostaat (0,638 u. 1,007 Mill. Mark), Liberia (0,418 u. 0,683 Mill. Tunis (0,420 u. 0,283 Mill. Mark) und Uebriges Afrika (0,492 u. 0,186 Mill. Mark). — [5]) Darunter Madagaskar (0,232 u. 0,162 Mill. Mark) und Portugiesisch-Ostafrika (2,216 u. 1,866 Mill. Mark).

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
III. Asien	**170,087**	**138,180**	**148,302**	**122,266**	**99,289**	**116,849**	**94,247**	**96,911**
Britisch-Ostindien 2c.[1]) ..	57,139	47,278	49,179	44,661	39,169	46,936	32,278	33,094
China	48,010	32,334	45,281	35,412	28,155	33,268	29,980	32,914
Japan	42,996	39,247	35,612	26,077	17,076	18,578	17,103	14,309
Ostindische Inseln	20,342	17,624	16,943	14,801	13,962	17,137	14,076	15,624
darunter:								
Niederländisch-Ostindien 2c.	18,767	15,300	13,813	11,589	11,179	13,414	11,206	12,615
Philippinen 2c.	1,575	2,324	3,130	3,212	2,783	3,723	2,870	3,009
Uebriges Asien[2])	1,600	1,697	1,287	1,315	0,927	0,930	0,805	0,970
darunter:								
Französisch-Hinterindien	0,090	0,137	0,074	0,079	0,072	0,084	0,094	0,103
Korea	0,042	0,051	0,011	0,076	0,044	0,026	0,007	0,056
Siam	1,077	0,862	0,555	0,334	0,349	0,459	0,346	0,294
Persien, Afghanistan, Beludschistan; Aden 2c.	0,331	0,647	0,647	0,826	0,462	0,361	0,358	0,517
IV. Amerika ...	**532,299**	**593,081**	**607,073**	**604,164**	**447,783**	**565,463**	**543,070**	**529,611**
Argentinische Republik, Paraguay, Uruguay ..	53,453	41,595	54,028	46,653	38,324	50,975	41,274	23,558
darunter:								
Argentinien	44,747	35,803	44,079	37,474	30,218	42,525	35,230	18,598
Paraguay	0,281	0,238	0,326	0,223	0,154	0,213	0,088	0,082
Uruguay	8,425	5,554	9,623	8,956	7,952	8,237	5,956	4,878
Brasilien	45,156	50,218	60,340	75,191	57,011	62,216	51,856	55,500
Britisch-Nordamerika ...	23,910	16,757	15,302	16,324	16,771	17,540	14,775	17,032
Westindischer Archipel ..	8,108	9,875	7,957	6,967	7,912	9,169	8,926	8,613
darunter:								
Britisch-Westindien 2c. ..	1,601	1,538	1,128	1,026	1,166	0,993	0,925	1,099
Dänisch-Westindien ..	0,180	0,198	0,173	0,166	0,198	0,196	0,176	0,129
Französisch-Westindien 2c.	0,020	0,052	0,019	0,042	0,059	0,060	0,038	0,059
Haiti[3])	1,332	1,983	1,805	1,990	2,342	2,323	1,330	1,438
Niederländisch-Westindien 2c.	0,352	0,317	0,323	0,413	0,337	0,592	0,437	0,538
Cuba, Portorico	4,623	5,787	4,509	3,330	3,810	5,005	6,020	5,350
Chile	20,329	26,960	34,623	44,512	22,548	28,297	45,206	19,693
Mexiko und Centralamerika	24,892	25,105	25,754	26,390	17,360	18,007	17,721	21,847
darunter:								
Mexiko	20,339	17,546	15,018	16,321	10,898	11,558	12,037	13,750
Centralamerikanische Republiken[4])	4,553	7,559	10,736	10,069	6,462	6,449	5,684	8,097
Peru	6,844	6,359	7,286	5,363	4,182	5,495	5,937	8,281

[1]) Darunter 1897 und 1898: Port. Indien (0,007 u. 0,008 Mill. Mark). — [2]) Asiatisches gewiesen. — [3]) Darunter 1897 und 1898: Dominicanische Republik (0,555 u. 0,654 Mill. Mark). — Mark), Honduras, Nicaragua, Salvador (2,356 u. 1,408 Mill. Mark).

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
96,225	**84,305**	**39,161**	**34,240**	**28,781**	**34,212**	**33,736**	**25,347**	**22,678**	**24,278**	**21,914**
32,165	26,502	8,457	7,237	6,248	5,561	8,459	6,303	3,552	6,391	4,572
29,863	24,239	16,087	14,311	12,453	16,699	11,181	9,504	8,543	9,168	7,026
18,481	18,529	5,243	6,393	4,125	4,570	4,218	2,207	2,037	1,508	2,712
14,466	13,497	8,208	5,873	5,379	6,826	9,053	6,976	7,774	6,470	6,983
10,985	8,802	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3,481	4,695	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,250	1,538	1,166	0,426	0,576	0,556	0,825	0,357	0,772	0,741	0,621
0,193	0,060	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,049	0,027	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,379	0,542	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,629	0,909	.	.	.	.	.	.	.	.	.
605,703	**613,581**	**339,644**	**291,631**	**260,156**	**194,206**	**218,200**	**219,296**	**233,641**	**230,892**	**217,552**
34,062	74,233	43,278	20,726	12,837	12,462	12,508	9,770	7,343	5,973	3,007
26,122	60,672	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,129	0,172	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7,811	13,389	.	.	.	.	.	.	.	.	.
52,399	48,685	20,455	15,708	15,239	12,150	14,401	14,135	12,222	10,525	9,735
14,925	16,355	7,281	4,050	3,740	2,639	4,279	2,079	2,669	2,764	8,452
10,882	9,121	2,678	1,582	1,827	1,182	1,890	2,295	2,239	2,449	1,703
1,653	1,655	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,348	0,313	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,043	0,275	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2,368	1,234	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,569	0,679	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5,901	4,965	.	.	.	.	.	.	.	.	.
30,800	28,286	11,342	6,397	4,346	3,270	4,825	4,735	5,465	4,269	2,430
22,669	20,895	6,457	4,534	3,859	2,408	3,199	3,138	3,419	3,089	2,192
14,331	14,138	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8,338	6,757	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8,391	6,564	2,876	1,388	1,854	1,236	2,036	1,227	1,280	1,007	0,266

Rußland und asiatische Türkei sind auf der Vorseite unter I. bei Rußland bezw. bei der Türkei nach-
4) Darunter 1897 und 1898: Costarica (1,903 u. 1,307 Mill. Mark), Guatemala (3,300 u. 1,838 Mill.

Länder	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Uebriges Südamerika . .	15,045	18,721	18,073	14,065	12,560	19,448	10,713	17,264
darunter:								
Bolivien	1,973	1,657	2,137	2,080	1,333	1,246	1,232	1,249
Ecuador	3,164	2,892	2,675	1,560	1,598	1,845	1,225	1,264
Kolumbien	5,648	8,652	6,871	4,339	3,424	3,732	3,255	4,882
Venezuela	4,260	5,520	6,390	6,086	6,205	12,625	5,001	9,869
Vereinigte Staaten von Amerika	334,562	397,491	383,710	368,699	271,115	354,316	346,662	357 823
V. Australien . . .	**34,669**	**32,594**	**30,044**	**23,362**	**21,272**	**18,510**	**21,167**	**30,426**
darunter:								
Britisch-Australien . . .	32,862	31,294	29,251	22,869	20,334	18,005	20,754	29,487
Deutsch-Neuguinea . . .	0,271	0,224	0,235	0,110	0,203	0,191	0,138	0,259
Samoa-Inseln	0,095	0,131	0,097	0,078	0,107	0,093	0,083	0,175
Uebrige australische Inseln (Frz. Austr. 2c.)	{ 0,027	0,062 }	0,145	0,083	0,115	0,080	0,076	0,104
Hawaii-Inseln	{ 1,414	0,883 }	0,316	0,222	0,513	0,141	0,116	0,401
Nicht ermittelt (seewärts)[1] . . .	0,583	0,830	1,574	1,145	0,923	0,974	0,867	0,818

Es wird sich als nothwendig erweisen, aus dem vorliegenden umfangreichen Zahlenwerk die wichtigsten Punkte herauszuziehen, um den Ueberblick über die Tabellen zu erleichtern. Wir wollen das mit möglichster Kürze ausführen.

Aus den vorhergehenden Ziffern — ein korrekter Vergleich ist, was Kontinente und Einzelländer angeht, erst von 1889 an möglich — ersieht man, daß sich der deutsche Außenhandel 1898 gegen 1889 gesteigert hat:

in Einfuhr:

von den Kontinenten	um Mill. Mark	um %	von den Haupthandelsländern	um Mill. Mark	um %
Europa	338,1	10	Großbritannien . . .	151,4	22
Afrika	61,6	155	Rußland (u. Finland)	184,7	33
Asien	211,1	165	Vereinigte Staaten		
Amerika	693,8	109	von Amerika . . .	559,7	176
Australien	53,2	152	Oesterreich-Ungarn .	124,0	23
			Frankreich	79,9	28
			Italien	21,5	14
			Norwegen	8,3	40

[1] Schiffsproviant, Schiffsausrüstungsgegenstände und sonstige Waaren, welche ohne Ermittelung der Bestimmung über die Nord- oder Ostsee ausgeführt sind.

1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark										
14,883	14,405	8,676	5,757	4,971	3,604	5,791	5,217	5,096	5,157	5,764
1,099	0,922	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,410	1,661	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,361	3,541	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8,013	8,281	.	.	.	.	.	.	.	.	.
416,692	395,037	236,601	231,489	211,483	155,255	169,271	176,700	193,908	195,659	184,003
23,305	23,538	12,022	7,470	7,152	7,907	5,926	5,286	6,783	3,147	1,782
21,954	21,255	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,240	0,509	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,107	0,187	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,161	1,121	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,843	0,466	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,803	3,181	1,142	0,027	0,064	0,134	0,088	0,065	0,057	0,037	0,097

in Ausfuhr:

nach den Kontinenten	um Mill. Mark	um %	nach den Haupthandelsländern	um Mill. Mark	um %
Europa	699,2	28	Großbritannien . . .	152,4	23
Afrika	41,9	189	Oesterreich-Ungarn .	112,9	33
Asien	85,8	102	Vereinigte Staaten von Amerika . . .	—60,5	.
Amerika	—81,3	.	Rußland	243,6	124
Australien	11,1	47	Frankreich	— 4,8	.
			Italien	— 9,0	.
			Norwegen	27,8	78

Recht interessante Daten haben wir hiermit über die Veränderung unseres Außenhandels nach Kontinenten gewonnen. Von Europa stieg unsere Einfuhr relativ am geringsten, und nach den Ländern Europas erhöhte sich die Ausfuhr der absoluten Ziffer nach am stärksten; den Gegensatz hierzu bildet Amerika, von diesem Erdtheil hat sich die deutsche Einfuhr stark vergrößert, während die Ausfuhr nach demselben zurückging. Bei den übrigen Kontinenten paart sich Einfuhr- mit Ausfuhrsteigerung.

In Prozentziffern ausgedrückt, hat der Versand am meisten nach Afrika und Asien, sodann nach Australien zugenommen; in vierter Stelle kommt erst Europa. Zu den für Deutschlands Außenhandel wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrländern — wir haben Norwegen wegen seiner ausgedehnten Handelsflotte hinzugenommen — bemerken wir, daß sich der Waarenbezug von denselben überall erhöht hat, am meisten bei der amerikanischen Union, nach diesem Land aber ist die deutsche Ausfuhr zurückgegangen, sodann noch nach Frankreich und Italien, während nach England, Rußland, Norwegen und Oesterreich-Ungarn die Ausfuhr gestiegen war; bei den ersteren drei Ländern übertraf die Ausfuhrsteigerung erfreulicherweise die Einfuhrerhöhung. Die Reihenfolge der Länder in der Uebersicht ist nach ihrer Bedeutung für den deutschen Handel im Jahre 1896 getroffen; 1897 rangirt Rußland vor England als wichtigstes Einfuhrland Deutschlands und die Vereinigten Staaten von Amerika vor Rußland, was die Ausfuhrhöhe anlangt; mit dem Jahre 1898 ist eine weitere Verschiebung in dieser Reihenfolge eingetreten; die Vereinigten Staaten von Amerika haben die erste Stelle bei der Einfuhr sich erobert, aber nehmen wieder den

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet von

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Baumwolle, rohe	2,1	4,3	2,8	2,3	4,0	8,7
Baumwollabfälle	3,6	2,8	3,0	2,7	1,9	3,1
Baumwollengarn	46,4	48,9	49,2	48,8	38,0	40,6
Baumwollenwaaren	17,9	23,5	12,3	9,1	8,6	7,4
Ammoniak, schwefelsaures	3,4	3,8	4,0	4,9	6,7	7,2
Indigo	0,9	1,5	4,3	5,1	5,5	6,2
Roheisen	15,6	17,9	13,6	7,4	8,2	8,4
Gold, gemünzt	102,0	21,9	1,2	8,8	2,0	19,3
Gold, roh[1]	151,7	63,4	87,0	27,7	80,7	67,2
Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelzthieren	11,9	11,7	12,8	13,2	13,8	13,2
Maschinen, überwiegend aus Gußeisen	16,2	16,2	17,0	11,9	10,6	10,9
Kautschuk und Guttapercha	17,7	13,4	12,1	8,3	9,2	8,6
Kupfer, rohes[2]	13,6	8,7	7,3	6,4	6,3	23,1
Heringe, gesalzene, in Fässern	14,6	13,1	12,4	15,2	13,2	13,6
Kaffee, roher	9,5	10,0	7,9	6,3	12,5	9,5
Steinkohlen	54,1	52,9	47,4	51,6	48,9	48,2

[1]) Bis 30. 6. 88 mit Einschluß von Bruchgold. — [2]) Vor 1896 auch Bruchkupfer.

vierten Platz bei der Ausfuhr ein. Rußland, Oesterreich-Ungarn und Italien sind Vertragsstaaten, mit den übrigen Ländern verbinden uns Meistbegünstigungsverträge. Bei Großbritannien ist derselbe noch provisorisch (Kanada ausgenommen) in Kraft, die Vereinigten Staaten von Amerika weigern sich, Deutschland andererweit zugestandene ermäßigte Zölle trotz der ihnen zugebilligten Meistbegünstigung zu gewähren.

Wenn wir bisher nur in großen Zügen kurz die Veränderungen skizzirt haben, welche durch den Handel mit den aufgeführten sieben Staaten in dem deutschen Handelsbilde sich deutlich ausprägen, so liegt es uns nunmehr ob, darzuthun, in welchen Einzelartikeln der Handel hauptsächlich sich verschoben hat. Eine zuverlässige Orientirung hierüber läßt sich wohl am besten gewinnen, wenn alle die Waaren zur Aufzählung gelangen, welche in den Jahren 1880 bis 1898 ein Prozent der mit dem betreffenden Lande erzielten Werthsumme von 1898 erreicht haben. Man erhält dadurch nicht nur eine Uebersicht über die jetzt wichtigsten Artikel, sondern kann auch deutlich erkennen, welche Waaren in früheren Jahren hervorragend an Einfuhr und Ausfuhr betheiligt waren.

Großbritannien in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
7,9	8,7	9,7	23,4	25,1	28,3	23,2	23,6	37,3	33,9	25,4	16,5	15,3
2,5	1,7	1,8	2,3	1,9	1,7	0,9	0,9					
36,1	36,4	45,5	49,8	45,2	43,1	43,4	41,4	47,2	45,6	33,1	27,7	24,5
6,4	8,2	8,1	9,0	8,1	10,8	14,0	14,8	10,3	10,8	9,2	6,9	5,4
5,0	4,8	6,0	7,0	6,2	5,9	6,5	5,7	7,5	7,3	8,5	9,3	6,9
4,8	3,6	6,2	8,1	6,7	6,0	6,6	9,7	11,1	8,6	7,3	7,4	6,7
8,1	11,3	18,2	15,6	8,1	5,7	6,1	8,6	11,8	13,7	13,8	12,0	13,1
15,4	58,9	31,8	5,5	0,6	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	.
53,9	47,2	5,3	3,4	1,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,5
8,2	10,8	10,2	10,8	7,6	8,8	7,8	7,2	8,4	8,0	6,4	10,9	13,7
								einschl. derer nicht von Pelzthieren				
8,4	10,3	16,1	13,3	9,4	6,4	6,2	7,4	8,5	8,0	6,5	5,2	4,7
								einschl. der Nähmaschinen				
10,7	10,9	13,7	16,5	12,5	9,8	8,8	10,0	11,2	11,2	7,7	4,6	4,6
22,7	25,7	29,1	20,4	3,6	5,7	4,8	5,9	8,0	7,2	4,8	5,8	7,3
11,6	15,8	16,5	13,5	10,5	12,1	16,9	16,5	15,5	15,0	11,8	13,1	11,6
11,5	10,0	12,3	19,6	22,3	18,1	15,3	12,7	14,7	16,3	15,6	16,4	16,7
48,9	64,0	51,4	51,1	21,8	17,1	18,0	17,3	16,0	14,4	14,4	13,9	16,6

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Schafwolle, roh[1]	27,9	29,0	31,6	40,8	42,7	38,4
gekämmte Wolle	9,8	7,0	8,8	6,1	7,7	10,1
Wollengarn	76,2	84,4	93,8	101,2	87,1	97,7
wollene Tuche und Zeugwaaren, unbedruckt	8,2	5,8	10,1	6,5	7,5	8,8
Zinn, rohes; Bruchzinn	8,5	6,4	7,3	5,9	7,6	9,4
Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiete						
Baumwollenwaaren	44,0	35,9	33,5	33,7	27,1	25,6
Bürstenbinderwaaren, grobe und feine	4,7	4,5	10,2	9,7	7,8	8,5
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	14,6	13,6	14,4	13,0	10,7	10,6
Eisendraht, roh, verkupfert ꝛc.	5,3	5,4	7,0	5,4	7,4	6,0
grobe Eisenwaaren	11,5	10,0	8,8	7,5	6,3	6,2
Gold, gemünzt	55,1	0,4	0,7	1,2	0,5	0,5
Holzwaaren, feine, Holzbronze	16,7	15,0	14,3	13,3	12,9	11,8
Spielzeug aus Holz, gefärbtes ꝛc.	.	.	.	4,2	3,4	2,7
Klaviere ꝛc.	10,8	10,6	9,2	7,8	8,1	8,0
Kleider, Leibwäsche und Putzwaaren, seidene ꝛc.	3,7	2,3	2,0	1,3	2,1	3,0
Kleider und Putzwaaren aus Baumwolle, Wolle ꝛc., Leibwäsche, wollene	27,1	35,3	41,4	27,4	24,5	24,7
Waaren aus Gespinnsten	7,4	8,7	9,0	7,2	7,1	3,9
Spielzeug aller Art	15,6	16,5	16,1	15,2	13,8	.
Handschuhleder, gef. u. lack. Leder	9,5	10,6	11,6	14,8	11,7	12,9
feine Lederwaaren	20,4	18,9	19,1	21,0	18,3	20,5
Waaren aus feinem Wachstuch[2] ꝛc.	0,9	0,9	1,1	1,4	0,9	0,8
Farbendruckbilder, Kupferstiche ꝛc.	22,4	20,3	17,6	16,2	18,4	16,1
Butter	4,1	5,4	11,3	9,5	12,5	14,7
Mehl aus Getreide ꝛc.	1,1	0,7	1,5	1,2	1,3	1,0
Rohzucker	44,1	41,9	44,7	61,2	59,0	72,4
Kandis und Zucker in Broten ꝛc.	89,3	78,0	83,7	76,8	72,7	73,5
halbseidene Waaren	37,9	23,6	29,2	27,9	25,2	42,5
darunter:						
Bänder ohne Metallfäden	5,3	5,8	7,1	4,6	2,8	1,9
Zeuge, Tücher, Shawls	29,4	14,7	19,4	19,9	19,3	35,9
Porzellan u. porzellanartige Waaren, mehrfarbig	8,9	8,9	8,6	4,3	3,9	3,5
Wollenwaaren, auch in Verbinduug mit Baumwolle ꝛc.	40,9	38,6	37,5	36,3	33,4	39,8
Zink, rohes; Bruchzink	6,1	5,7	7,4	6,5	6,8	7,8

[1]) Seit 1. 7. 88 mit Ausschluß der Abfälle von roher Schafwolle. — [2]) Seit 1. 7. 88

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
62,3	52,7	51,1	68,9	60,3	58,8	47,4	37,3	57,3	48,1	40,2	45,8	37,2
8,8	7,1	8,4	7,7	5,0	4,2	3,9	2,1	1,5	0,7	0,5	0,4	0,9
75,4	66,5	67,3	74,8	60,2	56,3	66,8	63,1	58,6	46,7	38,3	35,1	43,1
7,6	8,7	8,8	8,1	5,3	5,5	5,8	5,8	5,8	5,4	5,9	7,4	7,0
7,5	7,7	7,5	9,2	8,7	6,8	5,6	4,0	4,6	4,3	3,7	3,0	3,5

nach **Großbritannien** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
24,4	26,4	27,6	25,6	32,0	35,2	29,5	26,6	22,8	17,6	17,4	13,1	8,1
5,6	7,3	7,1	6,7	2,7	2,5	2,6	2,5	2,2	2,0	2,0	1,8	1,4
10,2	9,3	7,8	7,6	6,9	7,4	7,4	7,3	7,1	7,2	8,6	6,5	5,7
5,5	6,3	5,9	5,3	5,4	4,6	3,7	4,7	9,0	9,4	8,7	9,3	8,9
4,7	5,6	5,6	5,5	4,7	3,6	2,7	3,6	4,2	3,8	4,0	4,0	3,0
1,0	5,1	6,8	0,6	0,5	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8
12,8	13,5	15,5	16,4	5,3	4,1	4,1	3,9	5,7	6,6	5,7	6,0	4,1
2,3	2,7	3,0	2,9	2,4	1,1	1,0	0,6					
8,2	8,1	7,4	6,0	2,2	1,6	1,7	2,2	3,1	3,8	3,4	2,4	1,6
5,6	11,7	13,6	19,6	5,3	5,9	5,2	4,8	19,9	15,9	16,7	14,9	15,6
24,2	25,6	21,1	21,1	16,0	16,9	13,6	12,3					
4,3	4,5	4,3	3,4	1,3	1,0	1,4	1,6	2,4	2,5	2,5	2,8	3,1
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
10,6	10,5	9,7	8,9	3,6	3,9	5,3	7,2	7,0	5,3	3,8	3,6	4,0
20,4	21,9	21,6	19,6	16,7	13,4	13,1	18,1	23,4	23,0	21,4	21,1	16,0
0,9	0,8	1,0	0,9	0,1	0,0	0,0	0,0					
14,0	15,7	16,2	13,6	4,9	5,2	4,2	6,0	5,5	4,9	3,0	2,4	1,1
12,3	11,3	10,3	9,6	1,9	1,4	0,4	0,7	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2
0,9	3,1	5,6	7,9	4,0	3,2	3,9	8,4	11,4	12,7	8,8	1,9	2,2
67,4	72,2	83,8	55,8	58,1	91,7	66,1	87,2	103,7	134,1	98,4	76,4	29,4
56,7	62,4	41,9	32,2	17,6	12,0	4,2	3,7	0,0	0,2	1,1	0,6	0,1
38,1	41,4	46,0	55,0	53,9	58,2	62,4	49,6	50,4	48,2	50,7	58,5	66,4
2,0	2,4	4,8	5,8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
31,8	34,3	36,6	44,6	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,1	3,7	3,3	2,4	2,4	2,0	1,8	1,8	1,9	1,8	2,1	1,7	1,0
37,8	38,6	40,7	42,3	36,8	31,3	31,3	24,2	28,0	26,4	24,0	23,0	24,6
7,8	10,9	10,2	12,1	8,1	7,4	7,2	6,1	1,9	2,2	2,9	3,2	2,8

mit Einschluß der Schuhe von Filz, Tuchleisten ꝛc. in Verbindung mit Kautschuk, Leder ꝛc.

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet von den Ver=

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Baumwolle, rohe	188,7	171,2	159,8	169,8	133,4	130,7
Baumwollabfälle	2,3	2,5	1,8	1,8	1,1	1,7
Terpentinöl und anderes Harzöl	11,0	8,3	7,0	5,9	4,7	4,5
Kalk, natürlicher phosphorsaurer	8,8	11,1	8,1	10,5	9,3	7,1
Gold, gemünzt	0,3	4,4	49,1	24,2	81,8	30,0
Weizen	84,0	31,7	34,2	22,3	34,3	40,9
Roggen	28,6	13,9	5,9	0,3	0,5	2,1
Hafer	26,0	9,3	4,6	0,2	0,9	5,1
Gerste	4,3	13,3	4,9	0,1	0,1	0,1
Mais, seit 1. 7. 85 auch Dari	97,3	63,4	38,8	16,2	24,3	26,0
Bau= und Nutzholz, gesägt; Kanthölzer 2c.	15,0	10,7	5,3	4,4	3,3	2,4
Maschinen, überw. aus Gußeisen	9,0	5,0	2,7	1,3	1,0	0,8
Kupfer, rohes	56,7	50,9	41,4	28,8	20,5	4,2
Fleisch von Vieh, frisch und einfach zubereitet	39,7	21,5	10,7	12,6	11,4	6,2
Obst, getrocknet 2c.[1])	8,2	9,3	3,3	3,3	1,8	2,1
Tabakblätter, unbearbeitete	7,9	7,8	8,6	8,4	7,9	8,5
Oelkuchen	22,7	18,2	9,4	9,0	9,1	12,5
Schmalz (Lanolin)	79,8	51,0	41,8	49,0	57,6	54,3
Petroleum	59,7	45,4	55,1	56,9	43,9	44,6

Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiet nach den Ver=

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Posamentierwaaren, baumwollene	3,3	3,9	2,7	1,9	1,5	1,5
Strumpfwaaren, baumwollene	18,7	23,2	23,7	35,6	22,4	23,2
Spitzen und Stickereien, baumwollene	5,3	7,2	3,6	7,0	3,8	2,1
Anilin und andere Theerfarbstoffe	15,4	14,8	10,7	12,9	10,0	9,1
Chlorkalium	7,4	5,7	6,7	5,8	6,0	5,4
Kali, schwefelsaures	2,1	1,5	1,3	1,7	2,2	2,5
chemische Fabrikate 2c., n. bes. gen.	2,6	3,4	3,7	2,6	2,1	1,9
Abraumsalze	3,8	3,4	3,1	2,4	2,5	2,4
Cement	7,3	6,6	6,9	6,3	4,4	3,9
Borsten und Borstensurrogate	2,9	6,3	2,0	2,2	2,0	1,6
Schmuckfedern, zugerichtete	1,9	4,4	2,9	2,0	1,0	1,2
Häute und Felle z. Pelzwerkber.	6,7	5,0	2,5	3,9	4,8	4,4
musikalische Instrumente	1,7	1,8	2,6	3,3	3,1	5,2
Kautschuk und Guttapercha	5,8	3,9	2,3	2,6	1,8	2,5
Kleider, Leibwäsche 2c., seidene	0,8	0,5	0,9	0,8	0,8	1,4
Kleider und Putzwaaren aus Baumwolle, Wolle 2c.; Leibwäsche	2,2	3,1	4,4	3,1	1,8	3,4

[1]) Seit 1. 7. 88 hierunter getrocknete 2c. Beeren zum Genuß.

einigten Staaten von Amerika in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
125,1	138,5	140,2	120,9	67,7	72,9	50,0	52,7	43,8	59,6	44,5	60,7	54,3
0,6	0,8	0,9	0,6	0,1	0,0	0,0	0,1					
4,7	4,3	3,6	3,2	1,3	1,7	1,5	1,1	0,8	0,7	0,6	0,4	0,8
6,4	2,6	1,8	1,0	0,1	1,0	0,3	0,0	.	.	.	.	.
75,4	39,3	0,2	0,0	.	.	.	0,0	.	.	0,0	.	0,0
97,7	26,4	8,8	0,4	0,3	7,7	2,4	3,9	10,9	7,8	14,7	23,7	7,0
23,1	11,9	2,5	0,6	0,0	0,7	0,3	1,0	1,7	2,2	0,2	1,4	1,6
0,6	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,2
1,1	1,6	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,3	0,0	0,3	0,3
46,1	15,3	35,9	16,6	1,2	2,2	1,8	4,2	4,0	4,0	1,1	8,8	10,4
2,8	1,1	1,7	1,6	0,7	0,3	0,3	.	.	.	.	.	.
0,8	0,9	1,1	0,6	0,2	0,1	0,1	0,1	.	.	.	.	.
2,1	2,3	0,4	0,8	0,5	0,3	0,1	0,7	0,5	0,5	0,2	0,1	0,0
15,7	7,4	6,1	2,3	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,8	0,9	2,5	7,7
1,9	0,9	1,4	0,6	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
13,1	15,8	18,0	14,6	3,6	2,7	2,4	2,3	2,1	2,0	2,4	1,6	0,7
12,6	7,8	6,6	7,6	1,9	0,9	1,1	1,4	2,4	1,9	0,8	0,4	0,1
66,5	49,0	46,5	35,6	11,9	10,0	9,6	9,0	4,8	8,1	6,7	9,2	19,9
54,6	57,5	62,1	63,4	40,2	25,3	22,5	28,3	29,0	19,4	17,7	15,8	23,3

einigten Staaten von Amerika in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
1,6	1,8	2,3	2,3	1,1	1,4	1,4	1,5	1,3	1,5	1,1	0,9	0,9
26,8	20,6	35,0	31,8	19,9	25,6	26,2	18,1	17,5	25,2	24,6	20,8	19,9
2,6	2,6	6,8	4,9	2,4	4,1	4,6	1,3	1,4	1,7	0,9	0,5	1,3
12,4	8,1	6,4	6,9	5,5	5,2	4,8	4,3	3,6	4,7	4,0	3,0	2,9
3,7	4,6	3,3	3,9	2,9	1,7	1,4	0,3	0,4	1,1	0,9	1,2	1,3
1,7	1,3	0,6	0,6	0,9	0,2	0,4	0,1					
1,9	1,1	1,1	0,9	0,4	.	.	.	.	.	.	.	.
1,1	1,9	1,1	1,8	1,7	1,1	0,7	0,3	.	.	.	.	.
4,1	5,6	5,7	3,4	1,0	1,0	1,0	0,7	0,5	0,3	0,1	0,0	0,1
2,9	2,7	2,4	2,5	0,8	0,4	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
1,9	2,1	1,7	1,3	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,8	0,6	0,3	0,2
5,6	5,6	4,1	4,4	1,3	0,8	1,4	0,9	1,5	1,6	1,7	1,8	1,5
5,6	6,9	10,1	7,3	2,6	1,2	1,3	1,1	2,0	2,5	3,2	3,7	3,6
1,7	1,2	2,4	1,3	0,6	—	0,0	—	—	0,0	0,0	0,0	—
1,3	2,9	5,8	4,8	4,0	1,8	0,8	0,6	6,5	8,2	4,3	2,9	4,3
3,9	4,2	5,7	7,3	2,5	3,1	5,0	5,0					

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Blumen ꝛc. aus Webe- oder Wirkwaaren	3,8	4,6	11,8	2,7	1,8	1,4
Puppen und Puppenbälge, angekleidet	.	.	.	0,8	0,6	0,8
Waaren aus Gespinnsten in Verbindung mit anderen Materialien, nicht besonders tarifirt	4,2	4,1	5,5	6,1	5,1	9,1
Spielzeug aller Art	9,4	10,5	11,1	9,6	6,3	.
gefärbtes Leder, Handschuhleder	3,0	3,4	2,5	4,7	2,8	4,1
feine Lederwaaren	2,8	2,4	3,6	6,5	3,1	4,6
Handschuhe, lederne	13,3	13,1	10,0	14,7	10,1	12,2
leinener Damast	0,7	1,2	1,2	1,8	1,6	3,4
verarbeit. leinen. Tisch-, Bett- ꝛc. Zeug	1,8	1,9	2,2	2,4	1,7	3,1
Bücher, Karten, Musikalien	5,6	6,2	7,0	6,1	5,7	8,3
Farbendruckbilder, Kupferstiche ꝛc.	7,5	8,6	9,3	8,5	8,0	11,2
Getreide ꝛc., geschroten ꝛc., Graupen ꝛc.	4,1	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Rohzucker	39,3	65,2	65,2	13,6	25,9	32,6
photographisches Papier	.	0,3	0,3	1,0	1,2	1,1
Bunt-, Gold- und Silberpapier ꝛc.	4,1	5,8	7,9	8,2	4,9	6,1
halbseidene Bänder ohne Metallfäden	7,1	4,3	5,2	4,5	2,8	4,4
halbseidene Zeuge, Tücher, Shawls	21,0	24,2	29,0	37,0	24,2	40,5
Porzellan und porzellanartige Waaren, mehrfarbig ꝛc.	11,5	14,0	15,9	7,8	4,2	5,1
Hasen-, Kaninchen- ꝛc. Haare	2,9	2,7	1,8	2,9	2,7	4,5
wollene Strumpfwaaren, unbedruckt	1,5	2,3	3,8	4,4	1,7	1,6
wollene Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	9,2	19,5	21,4	29,8	12,4	17,1

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Baumwolle, rohe	0,0	0,1	0,1	0,4	0,5	1,0
Baumwollabfälle	1,6	1,7	1,4	1,3	1,0	1,3
Baumwolle, kardätschte ꝛc.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Spitzen und Stickereien	0,6	0,6	0,7	0,4	0,3	0,3
Weinstein	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4
grobe Eisenwaaren	1,9	1,7	1,7	1,3	1,3	1,3
Blei- und Kupfererze	0,3	0,1	0,0	0,2	0,4	0,8
Eisenerze[1]	1,0	1,3	1,3	1,6	1,1	1,1
Schlacken von Erzen, Schlackenwolle	5,7	5,6	5,8	4,1	4,5	3,1
Thomasschlacken, gemahlene	1,0	0,8	0,4	0,7	0,7	1,9
Gold: gemünzt	1,7	1,3	1,9	4,6	0,8	2,3
—: roh[2]	1,6	1,6	1,7	1,8	1,9	3,2

[1]) 1897 und 1898 nur von Frankreich, vorher auch von Algier. — [2]) Bis 30. 6. 88

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
1,5	1,5	1,4	1,2	0,4	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
1,2	1,5	2,3	1,5	0,9	1,0	0,8	1,0 }					
								4,0	4,0	3,2	4,0	3,3
10,4	9,5	8,0	7,4	0,6	0,9	0,5	0,5 }					
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4,2	2,8	2,7	2,2	1,6	1,2	1,0	0,6	0,7	1,1	1,3	1,0	0,8
5,6	6,4	12,3	24,4	2,0	0,8	1,0	1,7	3,4	2,2	2,1	8,2	6,7
15,6	16,2	17,3	19,9	9,0	8,7	4,4	3,1	3,7	4,2	6,4	6,9	6,2
4,4	4,6	3,1	3,3	2,1	2,0	1,3 }	1,9	1,3	0,8	2,1	1,6	1,3
4,1	2,6	2,7	2,5	0,5	0,0	0,0 }						
6,3	6,7	6,3	4,8	2,6	2,5	2,0	1,6	1,3	1,1	1,2	1,2	1,1
10,1	6,9	7,1	6,5	1,4	0,5	0,5	0,5	1,0	0,6	0,3	0,5	0,5
0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	.	0,0	0,0	.	.	.
9,4	37,2	8,7	2,9	2,9	2,6	5,6	5,1	2,3	1,6	2,0	0,6	.
2,7	2,4	2,5	2,3	0,9	1,0	0,9	0,6 }	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3
6,3	4,6	5,5	3,9	1,7	0,9	0,5	0,4 }					
3,8	4,8	6,5	6,8	.	.	.	.	.	.	.	.	.
34,2	37,4	63,2	67,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5,8	5,2	4,5	3,9	1,5	1,0	0,9	1,4	1,6	1,4	1,1	1,4	0,9
4,6	7,2	7,6	5,9	4,4	4,4	5,1	4,2	.	.	.	.	.
2,4	2,2	2,9	3,3	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0,6
19,2	17,3	27,4	22,0	15,3	14,4	14,7	11,7	15,1	13,7	14,1	13,1	9,9

von **Frankreich** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
0,7	0,6	6,8	9,3	9,8	14,5	8,6	7,5 }	8,7	11,2	10,4	15,4	18,6
1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,7 }					
0,0	0,0	0,0	0,1	1,5	2,3	2,2	1,8	4,1	5,8	4,9	9,4	2,6
0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,9	1,6	2,0	2,4	2,8	2,3	1,7
0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	1,1	1,9	2,0	2,4	2,8	2,8	2,7
1,4	1,6	2,1	1,8	1,6	1,5	1,6	2,0	2,2	2,3	2,7	2,9	3,1
1,0	2,4	3,1	2,1	0,8	1,3	1,1	2,0	0,3	0,4	0,4	0,4	1,6
0,6	0,6	0,5	0,4	1,7	1,5	0,8	0,9 }					
2,5	1,7	1,7 }	1,7	0,7	0,4	0,3	0,2 }	1,5	1,2	1,1	1,1	1,1
0,6	0,5	0,9 }										
1,2	4,6	6,0	13,7	1,1	0,9	1,7	10,1	0,4	0,6	10,5	0,4	0,8
6,0	6,0	2,4	0,1	1,6	0,3	0,3	2,9	0,0	0,2	0,7	0,1	1,5

mit Einschluß von Bruchgold.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Roggen	0,0	0,0	0,7	0,1	0,0	0,7
Gerste	0,6	0,7	0,5	0,4	0,0	0,1
Kleesaat, Esparsette- 2c. Saat[1])	2,6	1,3	2,6	1,4	1,2	0,4
Sämereien, nicht besonders genannt	3,6	1,2	1,2	1,9	3,4	1,7
Schmuckfedern, rohe 2c.	3,6	2,1	2,2	1,2	0,9	1,7
Kalbfelle: grüne und gesalzene	1,2	1,5	1,3	2,0	1,6	1,5
—: gekalkte und trockene	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Rindshäute: grüne und gesalzene	3,3	3,2	3,2	3,4	2,1	1,8
—: gekalkte und trockene	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,2
Häute u. Felle z. Pelzwerkbereitung	3,0	3,2	2,5	1,6	1,8	2,1
Holzborke, Gerberlohe 2c.	2,3	2,2	1,9	2,3	2,7	3,1
Maschinen, außer Lokomotiven 2c.	2,1	2,0	1,7	1,5	1,2	1,4
Waaren aus Bernstein, Celluloid, Elfenbein 2c., sowie aus unedlen Metallen, vergoldet oder versilbert; feine Galanteriewaaren	3,0	2,1	1,8	1,5	1,9	2,2
lackirtes, gefärbtes Leder, Handschuhleder, Korduan, Marokin 2c.	5,8	6,6	5,6	5,4	4,3	4,3
Bücher, Karten, Musikalien	3,1	3,1	2,7	2,3	2,1	1,9
Branntwein	5,6	5,6	5,7	6,3	5,7	4,4
Wein und Most in Fässern	15,6	16,4	16,1	16,2	16,1	16,1
Schaumwein	6,0	5,5	5,2	4,7	4,1	4,4
Obst, getrocknet, bloß eingekocht	3,5	0,9	1,3	1,6	1,1	1,1
Kaffee, roher	2,0	1,8	1,4	0,8	2,5	6,7
Mehl aus Getreide	0,2	0,9	0,9	0,1	0,0	0,0
Speiseöl, außer Oliven- und Baumwollensamenöl in Fässern	1,2	0,9	0,9	1,4	1,6	2,2
Oelkuchen	2,7	2,8	3,1	4,1	6,4	6,7
Floretseide, ungefärbt	3,2	3,0	2,8	4,1	3,0	5,0
Seidenabfälle	1,0	1,0	1,0	1,3	2,1	1,0
Rohseide, ungefärbt	6,5	5,3	4,9	5,9	5,5	6,3
Floretseide, gefärbt,[2]) Rohseide, Seidenzwirn gefärbt, Lacets	0,5	0,5	0,4	0,5	1,0	2,0
seidene Spitzen und Blonden in Verbindung mit Metallfäden	2,8	2,7	2,4	2,2	1,5	0,9
seidene Zeuge, Tücher, Shawls 2c.	6,3	5,8	5,2	4,4	3,4	3,1
seidene Spitzen und Blonden ohne Metallfäden	2,5	2,9	3,3	4,4	5,4	5,0
halbseidene Waaren	2,3	2,1	1,9	1,9	1,8	2,2
Pferde[3])	7,1	8,0	6,6	5,6	6,1	5,1
Kühe	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	1,8

[1]) Vor 1885 nur Kleesaat. — [2]) Seit 1. 2. 92 hierunter gekämmte Abfälle von

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
7,4	3,2	0,9	0,5	0,1	1,1	1,7	3,3	5,6	8,6	8,4	16,4	10,6
2,8	2,5	0,4	0,6	0,0	0,8	1,1	1,0	1,6	1,0	0,6	2,4	1,8
3,3	3,8	4,7	4,1	1,6	0,9	1,4	1,2	1,6	2,3	1,0	0,7	0,7
0,7	0,6	0,7	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,2	0,2	0,3	0,3
2,3	2,3	2,1	3,1	3,0	2,7	1,8	2,3	1,9	2,5	2,4	1,9	2,1
2,1	2,4	2,0	1,5	1,1	1,7	1,6	1,6 }	3,2	4,5	3,5	3,5	3,4
0,3	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2 }					
1,9	1,8	1,9	1,9	1,8	1,7	1,6	1,6 }	3,5	2,9	1,4	2,2	1,8
0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3 }					
2,3	3,1	3,3	4,9	4,9	3,9	7,8	3,4	5,1	5,1	2,8	2,1	3,4
2,8	3,3	3,5	2,9	2,8	2,7	2,3	2,0	2,1	2,3	1,7	1,9	1,8
1,6	2,3	2,8	2,1	1,2	1,2	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	1,4	1,4
2,8	3,3	2,8	1,9	1,3	1,2	1,3	1,1	0,9	0,9	1,1	1,2	0,8
3,4	3,0	3,8	3,6	2,7	2,8	2,5	2,4	2,0	1,6	1,1	1,0	0,7
1,9	1,8	1,8	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1
4,6	4,7	6,4	3,6	2,0	2,9	2,0	2,2	2,5	1,7	1,6	1,2	1,2
20,0	20,9	19,2	19,1	12,1	11,9	14,2	14,7	16,8	15,4	15,5	13,7	12,8
4,2	5,0	4,2	3,9	2,9	3,0	3,1	5,8	8,7	6,8	6,6	6,2	5,5
0,4	0,5	0,7	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
5,1	4,2	4,4	5,5	7,4	10,3	12,4	9,4	8,8	3,3	1,4	1,7	0,8
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	1,4	1,6	2,3	5,1	4,3
1,7	1,9	1,3	0,9	0,5	0,5	0,6	0,9	1,2	1,8	3,1	3,4	2,8
6,5	8,2	4,6	5,8	1,8	1,5	1,1	1,4	1,4	1,2	0,9	1,4	1,2
4,9	6,7	7,1	4,8	7,6	6,2	7,3	4,4 }	2,8	3,6	5,0	7,3	5,1
0,8	1,0	1,0	2,3	2,5	2,0	3,0	3,0 }					
9,8	9,7	9,6	10,3	9,6	9,2	11,8	11,3	23,6	21,1	16,6	9,5	10,4
3,3	3,7	1,8	0,7	0,3	0,5	0,4	0,5	1,2	1,5	0,8	1,3	2,3
1,4	3,5	2,5	2,4 }									
3,8	4,2	4,4	4,1 }			seidene Waaren						
				{ 11,0	13,7	15,9	21,0	18,8	16,0	17,7	13,0	10,2
6,2	6,0	5,0	5,3 }									
2,3	2,1	2,5	2,4	1,6	1,9	2,2	3,9	3,9	4,6	4,3	4,5	4,6
6,7	7,4	8,1	10,8	7,5	6,2	5,8	4,5	2,9	2,8	3,5	2,6	2,8
2,7	2,2	2,4	4,8	2,6	3,1	2,0	1,4	1,1	1,7	2,2	1,8	1,2

gefärbter Seide. — [3]) Von 1896 an auch Füllen, welche der Mutter folgen.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Schweine, außer Spanferkeln	0,2	1,4	0,2	0,0	0,9	12,2
Schafwolle, roh[1]	14,1	13,5	13,4	11,8	12,5	14,1
gekämmte Wolle	12,9	9,6	7,8	10,4	6,2	3,8
Wollengarn[2]	4,6	3,3	4,4	3,8	2,0	3,3
wollene Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	1,0	1,2	1,1	1,1	1,2	1,5

Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiet

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle	0,8	0,9	0,9	0,7	0,8	1,0
Baumwollengarn	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3	1,7
baumwollene Gewebe, dichte, gefärbt, bedruckt	3,0	3,6	2,5	2,5	2,1	2,8
Spitzen und Stickereien	1,5	1,2	0,8	1,4	0,8	0,8
Blei, rohes; Bruchblei, Bleiabfälle	0,4	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	2,7	2,5	3,1	3,5	2,7	3,6
chemische Fabrikate, nicht besonders genannt	3,9	5,5	8,0	4,8	2,5	3,4
Roheisen	1,9	1,2	1,5	1,0	1,5	1,5
grobe Eisenwaaren	3,6	3,4	2,6	2,5	1,7	1,9
feine Eisenwaaren	2,7	2,8	2,4	1,8	1,5	1,3
Eisenerze	3,7	4,1	3,7	3,3	3,3	3,3
Gold, gemünzt	0,0	0,0	0,1	0,3	0,4	1,9
Flachs, außer neuseeländischem	1,0	2,9	4,2	6,4	4,0	5,4
Hanf, außer Aloe- und Manilahanf	1,7	1,8	1,4	3,4	2,0	2,4
Weizen	4,0	3,2	0,0	0,1	0,0	0,0
Sämereien, nicht besonders genannt	4,1	2,6	2,3	2,6	1,8	2,5
Glasflüsse ohne Fassung, Glaswaaren 2c.	1,5	5,0	4,5	5,3	4,5	3,5
Borsten und Borstensurrogate[3]	3,8	7,7	2,8	2,1	2,0	2,0
Kalbfelle: grüne und gesalzene	0,5	0,5	0,4	0,3	0,2	0,3
—: gekalkte und trockene	4,1	5,0	4,4	4,1	3,3	3,9
Schaf- und Ziegenfelle, rohe behaarte	0,5	0,4	0,8	0,6	0,5	0,8
Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung	4,9	6,3	5,1	3,8	3,6	3,4
Bau- und Nutzholz	1,2	1,5	1,7	1,7	2,4	2,4
Holzwaaren, feine; Holzbronze[4]	0,3	0,3	0,4	0,5	0,8	0,7
Hopfen	4,2	3,4	3,7	4,8	3,3	5,8
Maschinen, außer Lokomotiven, Lokomobilen	9,7	9,3	8,4	8,1	7,6	6,4
darunter:						
überwiegend aus Gußeisen	7,2	7,2	6,6	6,2	6,1	5,1

[1]) Seit 1. 7. 88 mit Ausschluß der Abfälle von roher Schafwolle. — [2]) Bis
[3]) Borstensurrogate seit 1885. — [4]) Bis 1895 auch Spielzeug aus Holz, gefärbtes 2c.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
8,5	1,1	3,9	5,6	1,6	0,3	0,4	1,4	2,2	2,0	1,4	0,7	0,5
14,2	11,5	9,9	9,6	10,4	10,2	8,8	5,9	9,3	10,1	10,6	11,0	15,4
5,4	4,4	4,0	9,6	13,0	8,5	10,7	2,6	2,5	2,5	3,0	3,7	2,1
2,5	3,0	5,4	9,0	5,2	5,5	6,0	5,9	5,3	4,5	7,5	6,9	9,9
1,5	1,7	1,8	1,9	1,5	1,8	2,0	2,1	2,2	2,3	3,1	4,5	5,4

nach **Frankreich** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
0,8	0,7	1,0	1,0	1,2	1,0	1,0	1,0	1,8	2,0	2,1	2,1	1,9
2,0	1,9	1,6	1,5	1,6	2,0	2,6	2,8	3,2	3,8	5,2	6,8	7,7
3,2	3,2	3,2	3,7	3,5	4,2	4,9	6,1	7,1	8,1	10,9	9,7	8,8
2,1	3,6	1,8	1,5	1,8	1,6	1,2	0,9	0,6	0,2	0,3	0,2	0,1
0,5	0,6	1,1	1,3	1,6	1,4	1,8	1,9	2,8	3,7	3,9	4,1	2,9
2,7	3,1	2,0	3,0	3,9	4,5	3,6	3,5	3,6	3,2	3,1	3,0	3,0
2,1	2,3	1,9	1,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,8	1,9	1,0	1,3	1,2	1,7	2,1	2,2	2,7	3,2	3,2	4,6	2,5
2,4	3,0	2,4	2,0	2,1	2,5	2,7	2,9	5,3	6,2	11,5	9,8	4,9
1,5	1,7	1,6	1,5	1,7	1,5	1,5	1,4	1,8	2,0	1,9	1,9	1,6
3,2	2,7	3,2	3,1	2,9	2,2	2,6	3,0	2,9	3,4	3,0	2,4	1,9
2,1	0,1	0,2	0,4	0,7	1,2	2,3	0,9	1,9	0,6	7,1	5,1	1,1
5,1	7,1	6,4	8,8	12,3	8,6	6,3	12,4	12,2	13,0	19,6	7,9	1,8
1,9	3,0	2,5	2,1	3,0	4,0	2,0	2,3	2,3	3,4	4,1	5,1	3,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	3,6
0,9	2,4	1,0	1,0	0,7	0,5	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
2,3	2,4	2,5	1,9	1,8	2,0	1,7	1,6	1,7	1,8	1,6	1,5	1,2
0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,4	0,8 }	6,2	6,5	6,3	6,5	6,2
4,5	3,6	4,3	4,0	3,1	4,1	4,8	3,6 }					
1,3	2,0	2,8	1,7	1,1	1,7	1,4	1,6	2,5	2,7	2,2	2,3	2,4
3,6	5,1	4,6	4,3	5,9	6,1	10,2	6,1	7,5	7,5	6,4	5,5	7,1
3,5	4,9	3,1	3,7	4,6	5,9	6,4	7,3	11,2	13,7	12,2	10,3	10,3
1,2	2,0	2,1	2,4	1,8	2,2	2,2	2,3	2,9	3,5	2,7	3,1	2,0
5,4	5,5	8,8	3,3	4,4	4,0	3,2	3,0	4,0	4,4	7,4	3,3	3,7
6,2	7,5	5,4	5,0	4,6	5,7	5,4	5,6	7,3	8,5	7,7	5,4	5,0
4,7	5,6	4,1	3,5	3,4	4,1	3,3	3,4	.	.	.	.	.

30. 9. 85 ist hartes Kammgarn aus Glanzwolle unter Wollengarn nachgewiesen. —

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Kleider und Putzwaaren aus Baumwolle 2c. (bis 1884 auch seidene)	0,7	1,1	1,3	0,7	0,6	0,6
Waaren aus edlen Metallen[1]	2,2	1,7	1,1	1,2	1,2	1,3
echtes Blattgold, Blattsilber 2c.	0,1	0,2	0,1			
Spielzeug aller Art	2,6	2,3	2,3	1,5	1,4	.
lackirtes, gefärbtes Leder, Handschuhleder, Korduan 2c.	3,6	3,5	3,1	3,9	2,4	2,6
feine Lederwaaren	1,2	1,3	1,6	1,7	1,7	1,8
Bücher, Karten, Musikalien	2,5	2,0	2,0	1,8	1,6	1,5
Farbendruckbilder, Kupferstiche	2,9	2,7	2,2	1,9	1,6	1,1
Bier	2,0	2,0	2,0	2,2	2,0	2,1
Fleisch von Vieh	1,7	1,8	1,1	1,1	1,3	1,1
Käse	0,4	0,4	0,6	0,8	1,0	0,8
Syrup und Melasse	0,0	0,8	1,0	1,4	2,3	5,3
Cellulose, Stroh- und and. Faserstoff	3,6	2,9	2,7	2,9	2,7	2,2
Bunt-, Gold- und Silberpapier 2c.	1,3	1,1	1,6	1,4	1,2	1,0
Floretseide, ungefärbt	0,3	0,3	0,4	1,2	1,4	2,5
seidene Waaren	1,4	1,2	0,8	0,9	1,7	1,7
halbseidene Zeuge, Tücher, Shawls	5,3	5,7	7,1	7,6	5,9	9,8
Koks	13,9	15,5	14,0	13,8	15,2	12,3
Steinkohlen	9,0	7,9	7,7	7,0	7,6	8,4
Schafvieh	0,5	1,1	2,5	3,8	5,4	4,9
Hasen-, Kaninchen- 2c. Haare	0,9	0,6	0,8	0,7	1,0	1,5
Schafwolle, roh 2c.[2]	1,4	1,4	2,0	1,9	1,5	1,7
Wollengarn	0,5	0,7	0,9	1,1	1,0	1,1
Wollenwaaren, auch in Verbindung mit Baumwolle 2c.	8,4	8,1	7,8	8,4	7,6	9,1
darunter:						
Strumpfwaaren, unbedruckt	0,5	0,5	0,7	0,8	0,8	0,9
Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	3,4	3,1	3,5	3,5	2,9	3,1
Posamentier- und Knopfmacherwaaren	3,5	3,3	2,5	2,4	1,6	1,9
Tuch- und Zeugwaaren, bedruckt	0,5	0,7	0,6	1,2	1,6	2,4
Zink, rohes, Bruchzink	1,5	1,4	1,9	1,1	2,2	3,5

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Kleie, Malzkeime, Reisabfälle, Kartoffelpülpe[3]	16,0	19,9	21,4	13,2	13,1	12,6
Flachs, außer neuseeländischem	22,5	24,3	27,9	33,6	34,9	35,7
Hanf, außer Aloe- und Manilahanf	13,4	13,6	17,1	18,9	16,0	15,8

[1]) Bis 30. 6. 85 auch Gehäuse zu Taschenuhren. — [2]) Seit 1. 7. 88 mit Ausschluß
[4]) Bis 1888 auch Holzstoff, geschliffener. — [5]) Bis 1884 einschl. Lösch-, Schreib-, Druck- 2c.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
0,8	1,8	1,3	1,2	1,9	2,0	3,8	1,6	1,9	2,4	2,3	2,6	2,1
1,2	3,4	3,4	2,5	3,4	4,6	3,3	3,6	1,8	3,0	2,5	2,0	2,0
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,8	2,1	2,2	1,9	1,7	1,6	2,2	2,2	2,0	2,1	2,2	2,2	1,3
1,7	2,3	2,3	2,6	2,6	3,0	3,5	3,3	2,8	3,7	4,3	4,4	4,0
1,5	1,8	1,5	1,2	1,2	1,3	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	1,0	0,9
4,2	5,6	3,6	3,8	2,9	2,7	2,4	2,2	2,5	2,3	2,5	1,7	1,4
2,1	2,4	3,5	5,3	3,4	4,3	5,1	8,0	7,7	9,3	8,5	9,7	8,4
2,2	9,3	12,4	7,6	3,3	2,1	1,4	1,6	2,0	2,0	1,6	1,4	1,0
0,6	0,9	0,8	0,8	1,3	1,4	1,5	1,8	2,0	2,1	2,2	2,0	2,4
3,7	3,0	0,9	0,7	2,3	1,2	1,0	3,7	1,7	1,0	1,0	1,3	1,3
2,1	2,9	2,7	2,8 [4])	3,7	3,0	2,4	2,0	1,7	2,3	1,7	1,2	0,6
1,7	2,4	2,5	2,8	2,8	3,2	3,3	2,9	[5]) 1,5	1,8	1,9	1,8	1,7
2,7	2,4	2,7	2,6	1,4	2,0	3,6	3,5	.	.	.	.	.
1,4	1,2	1,1	1,1	1,3	1,4	1,5	1,4	1,3	1,5	1,9	1,7	2,2
9,0	8,0	8,8	7,1 [6])	8,2	12,1	13,2	11,5	11,8	13,6	12,6	12,6	10,4
13,0	12,1	9,8	4,7	5,7	3,6	3,4	4,4	5,5	5,6	4,8	4,1	3,0
7,4	9,3	10,0	8,0	8,0	8,2	9,1	10,2	11,0	10,7	9,3	8,5	12,0
3,4	0,0	0,1	3,9	11,2	9,2	11,0	12,3	13,9	15,8	17,4	13,8	12,7
1,4	2,0	2,5	2,3	3,2	2,1	2,8	2,9	0,6	0,7	1,0	0,5	0,8
1,5	2,2	3,1	3,3	3,3	2,1	7,1	3,7	6,2	5,3	4,7	5,9	8,9
1,3	1,2	0,9	1,0	1,7	1,9	2,2	2,1	2,1	1,7	1,6	2,6	3,3
8,6	10,3	10,6	9,4	13,1	12,4	17,1	13,8	14,3	15,9	18,4	21,0	19,7
1,3	2,2	1,9	2,0	3,3	3,0	3,4	2,5	2,2	2,2	2,5	2,9	2,6
3,1	4,1	4,4	4,1	6,3	6,5	9,8	7,4	8,7	10,8	11,5	13,6	12,3
0,7	0,6	1,0	0,9	0,7	0,8	1,0	0,9	1,0	0,9	2,2	2,5	2,7
2,2	1,6	1,5	1,2	1,0	0,5	0,3	0,3	0,2	0,2	0,4	0,3	0,3
2,0	2,4	2,2	1,1	0,3	0,5	0,8	0,5	0,4	0,8	0,8	1,7	0,6

von **Rußland** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
4,1	10,3	12,1	14,4	12,0	5,6	4,7	3,8	3,5	2,1	2,1	1,5	1,1
27,6	31,7	34,4	35,0	37,5	32,2	28,1	35,4	40,7	43,3	48,1	32,1	25,3
17,6	23,7	22,7	28,0	21,9	23,1	14,3	19,7	17,6	18,8	17,0	25,5	20,2

der Abfälle von roher Schafwolle. — [5]) Reisabfälle seit 1885, Kartoffelpülpe seit 1896.
Papier. — [6]) Bis 1888 halbseidene Waaren.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Weizen	120,2	108,3	98,0	70,2	27,2	2,6
Roggen	67,9	55,6	63,0	69,0	44,3	9,8
Hafer	24,7	41,4	38,2	19,2	26,0	0,9
Erbsen, Wicken	9,6	12,8	8,2	7,9	8,7	2,8
Gerste	65,2	40,0	41,5	47,7	38,2	21,2
Raps- und Rübsaat	3,3	5,1	7,9	6,7	4,2	2,1
Leinsaat	19,4	27,6	26,2	20,2	12,9	10,3
Mais, seit 1. 7. 85 auch Dari	12,0	5,2	3,9	3,0	8,4	0,8
Kleesaat, Esparsette-, Luzerne- ꝛc.-Saat	7,4	4,5	6,7	5,8	4,5	4,5
Borsten und Borstensurrogate	9,6	41,1	12,3	12,1	9,6	9,2
Kalbfelle, gekalkte und trockene	11,0	10,0	7,3	9,8	5,9	7,3
Häute u. Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelzthieren, auch Vogelbälge[1])	12,5	10,6	12,4	12,8	8,9	8,6
Bau- und Nutzholz	114,9	98,6	77,5	64,4	52,3	77,0
Oelkuchen	15,0	13,2	8,4	6,7	7,7	9,8
Schmieröle, mineralische	8,1	6,9	7,0	6,3	4,7	8,7
Federvieh ꝛc., lebendes	17,4	15,3	8,8	9,2	8,4	7,0
Eier von Geflügel, Eigelb[2])	35,9	30,1	35,3	34,7	25,3	19,5
Pferde[3])	17,6	14,8	12,7	14,0	11,0	9,1
Schweine, außer Spanferkeln	5,7	5,3	5,4	6,3	5,4	7,9
Schafwolle, roh	1,8	1,9	2,2	1,4	1,2	1,4
Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiet						
Baumwolle, rohe	5,7	5,9	7,9	5,5	2,0	1,6
Anilin u. a. Theerfarbstoffe	2,1	2,6	2,9	2,6	2,1	2,0
Eck- und Winkeleisen	4,8	4,1	3,8	2,9	1,8	0,9
schmiedbares Eisen in Stäben ꝛc., Radkranz- und Pflugschaareneisen	13,1	11,4	11,2	10,2	8,9	3,3
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen, rohe[4])	7,5	7,9	7,6	6,0	3,4	1,8
Eisenwaaren, grobe	20,3	14,7	12,7	9,1	7,1	5,4
Gold: gemünzt	116,6	5,4	54,2	0,1	1,2	9,8
—: roh[5])	4,4	82,5	64,2	1,6	1,3	7,1
Silber, roh[5])	15,3	16,3	13,9	11,4	21,7	32,2
Rindshäute, grüne und gesalzene[6])	5,2	4,0	4,0	5,8	5,0	2,9
Häute u. Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelzthieren; auch Vogelbälge	5,7	6,7	6,6	6,0	6,7	4,4
Lokomotiven, Lokomobilen	3,1	5,3	7,8	2,4	1,0	0,3
Maschinen: überwieg. a. Gußeisen[7])	25,1	20,3	17,9	14,4	11,0	5,2
—: überw. a. schmiedb. Eisen	5,8	2,9	3,3	2,2	1,8	1,6
Edelmetallwaaren	5,4	5,0	2,9	2,1	1,9	1,1
Bücher, Karten, Musikalien	6,9	5,7	5,5	4,5	3,9	3,9

[1]) Von 1880 bis 1884 auch Häute und Felle nicht von Pelzthieren. — [2]) Eigelb seit
geschliffene Platten und Bleche. — [5]) Bis 30. 6. 88 mit Einschluß von Bruchgold bezw.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
39,4	91,2	56,7	42,8	22,2	36,3	20,7	43,6	49,2	45,9	42,9	17,3	11,5
18,8	99,0	82,6	98,5	42,3	35,4	32,0	46,3	66,8	57,9	46,0	47,5	71,6
0,9	11,7	20,2	28,1	11,9	9,8	3,9	13,6	30,6	20,2	20,5	15,0	11,6
4,8	6,6	3,8	4,3	1,8	1,2	1,0	2,0	3,2	1,7	2,9	1,9	1,3
17,3	37,5	41,3	36,7	13,3	8,7	5,8	10,6	13,1	7,0	6,0	3,0	3,7
2,1	8,6	6,0	3,9	2,6	1,8	1,2	2,3	1,3	2,9	4,3	2,7	3,3
12,1	14,2	10,6	9,1	6,3	6,0	5,3	4,1	6,2	8,9	9,7	9,2	11,5
2,6	12,2	6,4	5,8	1,7	1,7	0,7	0,9	1,6	0,5	2,2	2,6	0,9
6,0	3,5	1,0	1,3	1,5	1,4	1,0	2,3	0,4	1,3	0,5	0,9	0,3
8,0	10,4	10,5	10,3	7,9	6,0	5,4	5,3	5,7	6,2	5,0	3,8	5,0
6,5	6,9	6,6	5,4	5,6	6,2	7,8	6,6	5,7	7,1	6,6	6,2	6,6
9,2	11,3	8,2	13,0	12,7	11,4	17,1	9,6	16,9	17,4	15,2	14,8	13,5
74,1	60,0	70,7	67,3	50,1	45,4	31,0	45,5	30,6	35,8	27,9	36,0	30,1
9,8	6,4	5,4	5,3	4,5	2,5	2,7	2,9	3,4	2,6	1,9	1,3	1,3
5,0	4,4	3,7	2,5	1,4	1,3	0,8	1,2	0,9	2,4	1,1	0,9	0,6
7,6	6,5	6,9	5,5	5,5	6,0	4,3	3,7	3,7	3,3	3,6	2,4	2,6
28,8	20,8	19,1	13,0	10,9	11,0	6,4	4,9	4,0	2,3	1,8	1,3	1,7
13,9	15,9	12,0	11,0	21,2	14,6	14,1	15,4	18,2	20,9	13,4	7,8	8,7
5,5	5,6	0,4	3,6	9,2	8,9	5,2	16,6	28,8	39,3	51,1	46,4	38,7
2,1	4,0	3,8	5,8	4,0	5,7	9,0	4,6	11,0	10,4	9,1	8,0	11,0

nach **Rußland** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
2,7	3,5	4,3	2,4	1,6	3,5	2,0	3,7	2,8	3,0	2,1	3,7	1,1
2,5	2,1	2,3	3,0	2,4	3,3	3,1	2,5	2,3	3,4	5,2	3,6	2,7
0,5	0,7	0,8	0,8	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0	0,1	0,2
2,5	3,0	4,8	4,9	2,6	1,9	3,0	2,4	2,8	3,9	5,1	5,7	7,8
1,1	1,5	3,7	2,8	1,7	1,3	1,4	1,7	2,3	3,4	2,7	2,5	3,0
6,1	7,0	7,7	8,2	7,9	5,6	4,5	6,9	12,0	13,0	13,3	12,8	15,5
70,0	85,6	1,7	0,2	18,7	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,1	0,4	0,2
24,9	14,9	1,9	1,2	20,2	0,8	1,3	1,6	1,4	0,8	0,7	1,3	2,1
14,7	16,7	19,1	21,3	20,3	6,1	8,8	5,6	6,4	4,9	5,5	7,5	11,2
2,3	3,2	4,6	2,9	0,6	0,2	0,3	0,3	0,8	1,7	2,2	1,7	1,7
3,3	4,6	5,4	5,6	4,6	4,0	4,6	4,4	6,8	8,2	8,5	9,4	8,7
0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,5	0,8	0,3	0,8	0,2	4,0
5,2	6,2	6,5	5,4	3,6	3,0	3,6	3,5	6,8	10,0	10,1	8,7	12,3
1,4	1,5	1,3	1,3	0,5	0,5	0,7	0,5	.	.	.	.	.
1,3	1,3	1,4	1,1	1,1	0,9	2,0	0,9	1,0	2,3	1,3	1,2	1,2
3,1	3,4	3,4	3,2	2,8	2,9	2,7	2,9	2,8	2,8	2,8	2,6	2,7

1. 5. 81. — [3]) Von 1896 an auch Füllen, welche der Mutter folgen. — [4]) Vor 1896 auch ab- Bruchsilber. — [6]) 1880/84 auch gekalkte, trockene. — [7]) 1880/84 Maschinen außer Lokomotiven ꝛc.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Rohseide, ungefärbt	1,3	1,0	0,8	1,5	2,6	3,4
Koks	4,0	2,8	3,1	2,2	2,1	1,9
Steinkohlen	4,4	3,5	2,1	1,5	1,4	1,1
Schafwolle, roh ꝛc.[1]	6,2	4,6	3,9	7,1	4,4	6,2
gekämmte Wolle	4,2	6,0	2,6	3,8	2,0	2,7
Wollenwaaren, auch in Verbindung mit Baumwolle ꝛc.	3,2	3,2	4,7	4,2	2,9	1,7

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet von

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Kleie, Malzkeime, Reisabfälle	8,8	9,2	9,3	2,5	4,8	14,3
Baumwolle, rohe[2]	0,2	0,3	0,8	0,7	1,0	2,0
Blei- und Kupfererze	0,3	0,4	0,8	2,3	1,4	2,1
Gold- und Platinaerze	1,3	8,5	7,2	0,0	0,0	0,1
Gold, gemünzt	28,5	14,7	25,6	6,8	4,8	6,2
Weizen	1,2	2,2	3,2	3,5	2,4	3,4
Roggen	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
Hafer	0,4	0,2	0,2	0,4	1,7	7,5
Raps- und Rübsaat	0,2	0,9	0,4	0,4	0,6	0,5
Gerste	47,8	54,1	48,4	35,6	49,6	54,1
Mais, seit 1. 7. 85 auch Dari	1,2	1,6	1,4	0,6	1,0	2,4
Malz aus Gerste und Hafer	22,2	24,0	20,7	18,0	16,1	18,3
Kleesaat, Esparsette- ꝛc. Saat[3]	7,6	5,5	11,3	7,8	12,9	11,7
Obst, frisches ꝛc.[4]	10,2	8,2	8,4	12,6	13,3	7,5
Bettfedern, rohe	9,3	7,8	8,3	7,6	6,6	6,7
Holzborke, Gerberlohe ꝛc.	5,4	4,1	4,2	4,9	4,3	4,5
Bau- und Nutzholz	109,1	82,7	64,6	47,6	43,5	44,7
Hopfen	8,6	7,7	7,6	6,1	6,1	13,9
feine Lederwaaren	6,3	5,2	6,0	5,3	4,8	4,9
Handschuhe, lederne	6,0	6,2	6,5	7,2	5,5	5,7
Leinengarn	7,9	6,7	6,7	6,4	8,6	13,3
Bücher, Karten, Musikalien	8,0	7,7	7,4	6,0	6,3	5,7
Bier	8,2	8,4	8,1	8,1	6,6	6,4
Wein und Most in Fässern	4,8	4,9	5,2	5,7	5,9	5,7
Federvieh, lebendes	7,8	6,6	4,6	4,7	4,9	4,3
Butter	4,5	4,2	4,6	4,1	5,6	7,3
Obst, getrocknet[5]	3 9	4,3	5,1	3,5	2,4	4,1
Mehl aus Getreide ꝛc.[6]	4 8	6,2	6,7	4,8	4,6	4,9
Braunkohlen	55 8	51,1	45,1	39,5	24,7	25,5
Steinkohlen	6.9	6,2	7,0	5,8	6,0	6,1
Eier von Geflügel	37,1	27,5	33,4	33,6	37,2	32,6

[1]) Seit 1. 7. 88 mit Ausschluß der Abfälle von roher Schafwolle. — [2]) Bis 1884 der frischen Beeren zum Genuß. — [5]) Seit 1. 7. 88 hierunter getrocknete ꝛc. Beeren zum

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
8,6	12,8	19,6	15,5	16,1	11,7	10,9	7,4	4,1	3,5	2,1	2,1	3,5
2,2	2,0	2,2	1,5	1,2	1,0	0,8	0,6	0,5	0,6	0,6	0,5	0,4
1,1	1,4	1,8	1,5	1,8	1,9	2,9	2,8	2,9	3,6	2,7	3,2	3,8
2,2	2,2	2,8	4,9	6,7	2,6	5,3	6,8	4,7	7,9	8,3	10,2	9,2
2,9	4,1	9,3	8,6	5,6	5,1	1,8	1,2	1,9	1,9	2,3	1,1	1,2
2,5	4,1	4,6	3,9	2,5	2,6	3,4	3,7	4,8	5,6	6,7	8,0	9,4

Oesterreich-Ungarn in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

13,0	13,0	5,9	8,1	6,7	2,4	2,9	2,9	3,6	3,3	3,0	5,3	3,6
1,9	2,9	8,8	13,5	9,1	6,8	2,9	4,6	7,4	6,5	8,0	3,2	4,2
5,3	9,2	7,6	7,8	6,8	4,0	2,3	1,4	2,3	2,7	2,9	2,6	2,0
0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	.	.	.	.	.
8,3	26,3	11,9	5,6	7,2	4,9	7,0	6,9	7,8	11,4	8,0	4,7	8,6
8,0	14,7	17,4	20,4	17,4	14,8	6,4	6,3	12,5	37,5	51,2	19,0	17,2
5,5	6,5	1,1	1,7	1,1	0,5	0,2	1,2	2,2	5,2	9,9	9,5	10,8
6,9	1,4	0,2	1,1	1,0	0,8	2,4	6,8	6,7	5,9	6,1	14,4	7,4
1,1	2,3	8,3	0,7	2,3	1,2	2,1	1,3	5,8	7,9	7,4	10,6	7,2
39,5	49,9	45,1	47,0	24,9	36,9	24,8	27,2	33,7	31,7	39,2	24,6	25,3
9,2	9,5	1,3	2,6	1,9	1,2	1,8	1,6	2,1	4,2	2,8	2,6	2,3
17,0	15,8	17,9	20,0	13,7	15,4	13,3	14,5	14,8	14,0	12,1	10,9	8,9
12,7	8,4	7,3	4,4	10,1	7,3	7,3	6,1	5,6	4,1	4,0	5,9	5,0
7,5	10,6	11,4	10,8	7,8	14,1	13,5	9,6	6,8	3,4	4,8	2,1	2,6
6,1	6,9	7,5	7,2	6,6	5,6	6,7	7,8	8,2	7,6	8,1	6,5	6,7
4,4	5,4	6,9	6,7	6,6	6,0	4,2	4,1	4,7	4,7	3,5	3,6	3,9
49,9	44,0	44,5	46,2	35,1	29,3	26,0	30,1	27,7	28,2	28,6	31,8	28,5
5,4	5,8	6,0	5,1	5,7	4,4	3,5	3,8	4,7	5,0	9,3	3,5	4,8
4,6	8,5	7,5	4,2	4,0	4,6	3,2	3,0	2,7	2,1	2,1	2,1	2,1
6,6	7,1	7,2	7,3	5,8	5,9	4,4	3,7	3,3	3,4	2,8	2,4	1,8
9,5	9,9	11,8	12,3	11,5	10,6	12,1	14,6	13,1	14,3	12,5	10,4	8,8
5,5	5,6	5,3	4,9	4,1	3,9	3,5	3,4	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6
5,8	4,6	6,5	4,9	3,5	3,2	3,0	2,5	2,6	2,4	2,3	2,3	2,3
6,2	6,2	6,2	7,9	5,7	5,3	4,9	4,7	4,9	4,3	4,0	3,9	3,3
3,8	3,6	4,7	3,1	2,3	2,2	1,9	1,5	.	.	.	.	.
5,9	4,5	3,9	6,1	3,2	2,6	3,1	2,9	2,9	4,7	5,1	4,6	5,0
5,5	6,4	7,5	6,1	7,1	7,3	5,4	6,1	6,4	6,9	6,4	5,2	6,1
5,3	3,7	3,5	3,5	2,6	5,2	4,0	5,1	11,4	11,1	9,6	6,9	5,7
25,5	27,2	26,0	19,8	19,2	16,3	15,1	13,5	13,8	13,2	12,0	12,2	10,0
6,0	6,6	6,4	6,0	6,9	5,4	4,6	4,1	3,3	3,3	3,5	3,9	4,0
37,1	30,9	34,0	25,9	20,4	20,1	16,1	14,4	15,5	11,0	13,7	10,8	10,9

auch Baumwollabfälle. — [3]) Vor 1885 nur Kleesaat. — [4]) Seit 1. 7. 88 mit Einschluß Genuß. — [6]) Seit 1. 7. 88 auch Reismehl.

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Pferde[1]	10,4	10,1	8,1	9,7	7,6	5,5
Kühe	10,3	9,1	8,3	15,5	23,7	3,6
Ochsen	17,7	15,5	14,9	17,0	21,7	6,7
Jungvieh bis zu 2½ Jahren	6,1	4,5	4,3	7,1	10,4	1,2
Schweine, außer Spanferkeln	0,0	0,0	0,5	11,9	56,6	56,3
Schafwolle, roh ꝛc.[2]	3,2	2,9	3,5	3,7	4,0	5,0
Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiet nach						
Baumwolle, rohe (bis 1884 auch Abfälle)	14,5	13,8	18,5	15,6	12,3	14,9
Baumwollenwaaren	6,1	5,6	5,0	5,2	4,4	4,2
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	7,0	6,3	6,1	6,0	5,4	4,9
chemische Fabrikate, nicht bes. genannt	4,9	3,8	5,6	2,2	1,8	2,1
Eisenwaaren, grobe	9,0	8,0	7,2	6,8	5,8	5,1
Gold: gemünzt	23,7	21,1	41,2	41,2	37,4	67,1
—: roh[3]	1,1	1,9	27,0	12,4	2,3	2,1
Silber, roh[3]	2,3	6,6	9,2	8,1	8,8	9,9
Flachs, mit Ausn. v. neuseeländischem	2,3	3,2	6,6	6,2	5,9	8,0
Weizen	4,5	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Roggen	6,6	5,7	0,1	0,0	0,0	0,0
Sämereien, nicht besonders genannt	5,0	5,0	5,2	6,9	6,8	8,6
Rindshäute: grüne und gesalzene	3,3	4,1	3,9	3,5	5,2	4,3
—: gekalkte und trockene	2,1	2,7	2,2	2,4	3,2	4,1
Häute u. Felle zur Pelzwerkbereitung, von Pelzthieren; Vogelbälge	3,4	3,2	3,6	4,4	4,5	5,1
Maschinen und Maschinentheile, überwiegend aus Gußeisen	12,0	10,7	10,8	10,3	10,0	7,8
Kupfer, rohes	4,9	4,5	2,7	2,6	3,0	2,6
Waaren aus edlen Metallen	4,5	3,8	3,1	2,3	2,6	2,7
Leder, nicht bes. genannt	3,2	3,6	3,1	2,9	3,3	2,9
Handschuhe, lederne	2,5	2,5	2,4	3,3	2,9	2,9
lackirtes, gefärbtes Leder; Handschuhleder, Korduan, Marokin ꝛc.	8,3	8,7	8,0	8,1	6,0	5,4
Bücher, Karten, Musikalien	30,8	28,3	27,9	22,8	21,0	21,3
Farbendruckbilder, Kupferstiche ꝛc.	8,0	7,4	6,7	6,0	5,0	4,0
Koks	11,5	10,5	9,3	9,2	7,9	5,8
Steinkohlen	54,7	46,5	48,3	39,4	34,4	34,8
Schafwolle, roh ꝛc.[2]	6,2	8,0	8,1	7,5	8,0	6,3
gekämmte Wolle	12,5	11,1	12,7	10,3	10,1	9,3
Wollengarn[4]	10,7	13,1	16,0	16,7	17,3	13,9
w. Tuch- u. Zeugwaaren, unbedr.	5,2	4,9	4,8	5,9	5,8	5,6
Zink, rohes; Bruchzink	6,6	5,3	5,3	4,7	4,5	4,9

[1]) Von 1896 an auch Füllen, welche der Mutter folgen. — [2]) Seit 1. 7. 88 mit Ausgold bezw. Bruchsilber. — [4]) Bis 30. 9. 85 ist hartes Kammgarn aus Glanzwolle unter einschl. aller and. Maschinen.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
7,0	7,3	8,0	5,6	5,7	4,0	7,5	7,1	9,0	8,6	8,8	9,7	12,4
6,8	9,3	10,3	6,7	4,2	5,4	7,7	4,3	6,8	10,6	7,6	3,5	3,3
8,7	11,5	4,5	3,2	2,6	2,9	4,9	4,0	5,7	10,2	7,3	4,2	4,4
2,7	3,8	2,7	1,6	1,6	1,9	2,5	1,2	1,6	2,7	2,6	0,7	1,1
45,6	19,7	28,3	19,8	20,7	22,3	36,8	19,5	21,5	28,3	34,0	38,1	17,2
3,7	5,5	8,6	14,3	8,9	7,0	13,0	8,0	12,0	13,9	15,4	14,2	21,3

Oesterreich-Ungarn in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
13,4	14,2	22,3	18,2	14,8	11,6	8,4	6,8	13,2	16,0	13,7	11,7	7,3
4,2	4,6	4,3	4,5	6,1	6,6	7,3	7,4	7,5	6,6	5,8	4,7	3,6
4,4	3,6	3,0	3,1	3,4	3,3	3,4	3,1	3,2	3,0	3,1	2,6	1,9
1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	.	.	.	.	.	.	.	.
4,5	5,5	5,1	5,9	5,3	5,2	5,6	6,6	12,5	11,6	10,2	8,5	6,8
41,0	6,3	9,0	12,0	13,9	1,2	2,9	3,8	8,8	14,1	12,5	4,6	2,7
0,5	0,4	0,6	0,7	0,3	0,4	0,3	0,0	0,1	0,2	0,7	0,4	0,6
13,6	9,9	8,9	8,7	7,6	6,0	4,5	7,2	3,3	4,4	2,1	2,5	1,3
6,1	7,5	6,7	8,5	10,0	9,0	9,4	7,9	9,3	9,8	8,6	8,4	9,9
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,5	1,8	4,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,3	0,6	2,5
5,2	4,5	4,3	4,1	1,8	.	.	.	.	.	.	.	.
3,6	2,5	1,8	1,5	1,3	1,8	2,0	1,4	} 4,5	3,7	5,1	4,6	3,1
4,7	2,6	1,8	2,2	1,6	2,9	2,4	1,9					
4,4	6,0	5,5	5,6	5,9	4,9	4,8	4,5	[5]) 9,5	8,1	9,8	10,4	8,8
8,1	8,1	7,3	6,3	5,5	5,2	4,7	5,8	[6]) 11,2	10,7	11,5	9,6	7,1
3,2	4,3	5,4	4,2	3,8	3,3	3,4	3,1	4,9	6,1	5,3	4,5	4,1
3,0	3,3	3,5	3,0	3,5	3,0	3,2	3,5	3,2	3,1	3,0	3,7	2,9
2,6	2,7	2,5	2,7	3,0	3,5	3,0	2,8	3,5	3,8	4,6	4,6	3,9
3,5	3,6	4,1	4,8	4,1	4,3	3,1	2,7	4,2	1,7	1,2	0,8	0,3
4,5	4,8	5,0	4,6	3,6	4,4	3,9	3,5	3,8	4,8	4,0	3,8	3,3
17,8	17,7	17,8	16,5	14,9	14,3	12,1	11,8	11,1	10,9	11,3	9,6	9,2
3,7	2,8	2,7	2,6	2,6	2,7	2,5	2,8	2,6	2,2	2,4	2,3	2,1
5,1	6,1	6,9	4,7	2,9	1,7	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	0,7
32,3	40,2	37,6	29,4	29,7	24,5	24,0	22,4	21,4	20,4	18,5	17,9	18,3
7,2	8,5	8,4	12,6	13,5	13,5	11,9	8,0	10,3	10,8	14,6	13,5	10,2
7,5	7,4	7,5	6,2	3,5	3,2	3,2	3,1	1,7	1,3	1,3	1,4	0,5
16,3	13,9	12,4	13,3	11,2	10,9	9,8	8,8	9,4	8,7	9,8	8,0	8,0
6,7	7,3	6,9	6,5	9,2	9,0	9,8	11,8	13,5	12,9	12,0	12,8	10,9
5,6	5,3	5,4	5,1	3,8	4,2	3,8	4,1	3,7	3,9	3,1	2,7	2,3

schluß der Abfälle von roher Schafwolle. — [3]) Bis 30. 6. 88 mit Einschluß von Bruch-
Wollengarn nachgewiesen. — [5]) Bis 1884 auch solche nicht von Pelzthieren. — [6]) Bis 1884

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet						
Schwefel	2,8	2,3	1,8	1,4	1,6	1,9
Pagament, Bruchgold, Bruchsilber [1]	9,1	5,3	4,4	7,6	15,7	14,0
Hanf, außer Aloe- und Manilahanf	7,5	9,1	7,4	7,7	8,7	5,7
Heede (Werg) [2]	1,0	1,0	1,2	1,3	1,1	1,3
Weinbeeren, frische: Tafeltrauben	5,6	2,0	1,3	1,4	1,1	0,8
—: andere		1,3	1,2	1,6	0,9	0,8
Blumen ꝛc. zu Bouquets ꝛc.	1,8	1,2	1,2	1,4	1,1	1,8
Kleesaat, Esparsette- ꝛc. Saat [3]	0,5	0,7	0,9	1,1	1,6	2,5
Obst, frisches	3,1	5,0	1,4	1,0	0,9	0,4
Glasplättchen, Glasperlen ꝛc.	0,6	0,9	0,8	0,9	1,7	1,1
Wein und Most in Fässern	3,6	3,0	3,0	3,3	2,6	3,6
Apfelsinen ꝛc., frische	10,7	9,7	7,6	6,2	2,8	2,0
Mandeln, getrocknete	8,5	7,0	7,1	6,3	4,7	5,9
Nüsse, reife; Kastanien	2,3	1,7	1,2	1,8	1,4	1,1
Olivenöl in Fässern, auch denaturirt	4,7	4,8	5,4	4,3	6,9	4,1
Floretseide, ungefärbt	1,3	1,1	1,9	2,1	2,2	2,3
Rohseide, ungefärbt	61,8	56,0	51,5	62,6	49,8	65,8
Alabaster, Marmor, roh ꝛc.	1,8	2,2	2,0	1,8	1,9	1,6
Edelsteine und echte Korallen, bearbeitet; echte Perlen, ohne Fassung	0,4	0,6	1,2	1,3	1,4	1,7
Federvieh ꝛc., lebendes	3,6	4,0	2,7	3,0	3,2	2,6
Eier von Geflügel; Eigelb [4]	8,2	7,0	5,1	4,2	3,7	3,3
Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zoll-						
Baumwollengarn	1,0	1,4	0,9	0,9	0,9	1,1
Baumwollenwaaren	2,4	2,3	1,8	1,8	1,5	2,2
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	4,5	3,7	3,4	2,8	2,7	2,5
Chinin, Chininsalze	0,6	1,3	0,8	0,6	0,5	0,4
Eck- und Winkeleisen	1,1	0,8	1,0	0,9	0,5	0,7
schmiedbares Eisen in Stäben ꝛc.	0,8	0,8	0,7	1,4	2,0	1,7
Luppeneisen, Rohschienen, Ingots	0,6	1,2	2,0	1,6	1,3	1,3
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen, roh [5]	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7
Eisendraht, roh	0,4	0,2	0,3	0,5	0,6	0,7
ganz grobe Eisenwaaren	1,8	1,2	1,3	1,3	1,3	1,6
grobe Eisenwaaren	3,7	3,7	3,4	2,9	2,3	2,6
feine Eisenwaaren	1,9	2,1	1,6	1,3	1,5	1,6
Thomasschlacken, gemahlene	1,0	0,6	0,7	0,1	0,2	0,3
Gold, roh	2,0	2,2	1,9	1,1	1,6	1,5

[1]) Vor 1. 7. 88 nur Pagament. — [2]) Seit 1. 7. 88 auch Abfälle von vegetabilischen
- [5]) Vor 1896 auch abgeschliffene Platten und Bleche.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												

von **Italien** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
1,8	1,4	1,4	1,5	0,9	0,8	0,9	0,8	1,3	1,3	0,8	0,7	1,1
8,5	8,8	7,3	6,1	4,9	1,9	5,3	2,4	.	.	.	.	.
5,8	4,5	6,2	5,6	6,4	4,0	4,0	3,8	4,3	3,6	3,1	2,9	2,4
0,7	0,7	0,9	0,7	0,4	0,6	0,6	0,4	0,3	0,3	0,2	0,4	0,3
0,8	0,6	0,3	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0 }	0,0	0,1	0,1	0,1	2,2
2,6	0,8	0,8	0,3	0,6	0,1	0,1	0,0 }					
1,0	0,8	0,4	0,3	0,5	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2,1	1,1	1,3	1,0	1,2	0,5	0,8	0,8	0,6	1,3	0,8	0,9	0,4
0,7	0,6	0,7	1,1	0,6	0,7	0,2	0,1	0,2	0,1	0,4	0,1	0,3
1,0	1,0	0,8	0,5	1,4	1,8	0,8	0,7	0,5	1,1	1,4	1,7	1,4
4,9	2,5	3,0	7,3	3,4	2,5	1,8	1,7	2,1	2,1	1,2	1,2	0,9
1,5	1,3	1,2	1,4	0,6	0,6	0,4	0,5	0,3	0,3	0,4	0,6	0,9
4,2	5,3	5,5	4,5	3,2	3,7	2,7	2,5	2,7	1,9	1,8	1,7	1,6
1,1	0,9	1,4	1,0	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,3	0,6	0,4	0,5
5,8	6,8	4,3	5,6	5,2	4,8	4,2	3,3	4,1	4,8	3,0	4,2	3,8
1,9	4,5	5,4	2,8	1,4	2,8	4,4	2,5	1,8	1,5	1,0	1,4	2,1
54,3	52,8	55,3	68,6	52,8	40,8	34,5	28,6	36,9	15,0	8,8	11,5	15,4
2,4	2,4	2,7	2,3	1,7	1,5	1,5	1,0	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2
2,9	6,2	6,3	4,9	4,7	5,6	4,8	3,5	4,0	3,1	2,4	3,3	4,4
2,9	3,0	3,7	3,3	1,1	1,1	1,0	1,0	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0
3,2	2,7	1,7	1,1	1,1	1,2	1,0	0,9	0,4	0,6	0,8	1,2	1,3

gebiet nach **Italien** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
1,2	1,2	1,4	1,7	1,3	2,0	1,4	1,3	2,0	1,8	1,5	2,0	1,9
2,5	2,6	2,8	3,8	3,1	6,1	4,5	5,0	5,7	5,1	4,6	4,4	3,0
2,1	1,4	1,2	1,1	1,1	0,8	0,9	0,8	1,1	0,9	0,8	0,5	0,5
0,4	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,4	0,6	.	.	.	.	.
0,9	0,7	0,8	2,0	1,4	1,6	0,7	0,4	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0
1,8	1,4	1,1	2,2	1,3	2,4	2,5	1,6	2,3	2,7	1,2	0,7	0,3
0,9	1,1	0,3	0,6	0,2	0,9	0,9	0,8	0,7	0,8	0,1	0,0	0,0
1,1	1,1	1,4	2,2	1,9	1,6	1,2	1,1	1,1	1,2	0,6	0,6	0,4
0,7	0,7	0,8	1,4	1,1	2,3	1,2	1,0	1,6	1,5	1,0	0,8	0,5
1,1	1,7	2,4	4,7	2,0	3,3	3,0	1,0	1,7	1,5	1,1	2,2	1,4
2,3	3,4	3,6	4,0	3,5	4,0	3,5	4,2	5,3	4,7	5,0	3,0	1,9
2,2	1,8	1,9	2,1	1,5	2,3	1,6	1,9	2,3	2,1	1,6	1,8	1,7
0,4	0,2	0,0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1,6	1,0	1,4	1,7	1,7	4,4	3,0	2,8	2,9	1,8	1,2	1,2	1,9

Spinnstoffen, außer Baumwolle. — [3]) Vor 1885 nur Kleesaat. — [4]) Eigelb seit 1. 5. 81.

8*

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Kalbfelle, gekalkte und trockene	0,7	1,3	0,7	0,6	0,6	0,4
Instrumente, astronomische	0,7	0,8	0,5	0,9	0,7	0,9
Lokomotiven, Lokomobilen	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2	0,2
Maschinen aus Holz, Gußeisen ꝛc.	4,9	4,3	3,6	3,7	2,9	2,5
Eisenbahnfahrzeuge	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kleider, seidene, wollene ꝛc.	0,2	0,5	0,5	0,5	0,5	0,7
Telegraphenkabel	0,9	1,3	0,5	0,0	0,0	0,2
Waaren aus edlen Metallen[1]	7,1	6,7	6,0	5,9	5,2	5,0
Leder, nicht bes. genannt	0,5	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8
lackirtes, gef. Leder, Handschuhleder ꝛc.	3,6	3,9	2,9	3,3	3,0	3,1
feine Lederwaaren	0,8	0,7	0,9	1,2	0,9	0,9
Bücher, Karten, Musikalien	1,0	0,8	0,8	0,6	0,7	0,7
Farbendruckbilder, Kupferstiche	0,9	1,2	1,2	1,0	1,0	1,3
Spiritus	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
Rohzucker	0,0	0,0	0,0	0,8	2,1	1,3
Cellulose, Stroh- u. a. Faserstoff	1,1	0,8	0,6	0,6	0,5	0,5
Rohseide, gefärbt	4,7	2,8	4,7	3,4	4,2	3,0
halbseidene Zeuge, Tücher, Shawls ꝛc.[2]	1,6	1,8	1,9	1,9	1,7	2,4
Edelsteine und echte Korallen, bearbeitet, echte Perlen, ohne Fassung	0,2	0,1	0,6	0,8	0,9	0,7
Steinkohlen	2,1	0,4	0,4	0,5	1,1	1,1
Hasen-, Kaninchen- ꝛc. Haare	0,5	0,6	0,7	0,4	0,4	0,6
gekämmte Wolle	1,8	3,0	3,5	2,4	3,0	2,7
Wollengarn	0,9	0,7	0,9	1,3	0,9	0,4
wollene Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	5,8	6,6	5,8	6,2	5,6	6,4
Tuch- und Zeugwaaren, bedruckt	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,7

Die wichtigsten Einfuhrartikel in das deutsche Zollgebiet

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
Guano, künstlicher	0,5	0,5	0,7	0,4	0,8	0,8
Kleie, Malzkeime, Reisabfälle	1,5	0,8	0,9	0,6	0,2	0,5
Eis	4,2	0,1	0,4	0,0	0,1	0,0
Jod	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Kaolin, Feldspath, feuerfester Thon[3]	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1
Gold, gemünzt	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Hafer	—	—	0,0	0,0	0,3	0,6
Kalbfelle, gekalkte und trockene	0,5	0,4	0,3	0,4	0,2	0,3
Walfischbarten	0,2	1,5	2,6	0,1	0,1	0,0
Bau- und Nutzholz, gesägt, Kanthölzer ꝛc.	4,8	4,2	2,4	1,9	1,9	1,7
Fische, frische	2,0	1,5	0,7	1,1	0,2	0,3

[1]) Bis 30. 6. 85 auch Gehäuse zu Taschenuhren. Echtes Blattgold, Blattsilber. festen Thon, aber einschl. Pfeifenerde.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
0,8	0,5	0,6	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,2	0,1	0,2	0,2
0,8	0,9	1,0	1,0	1,2	1,2	0,8	0,9	1,0	0,8	0,6	0,7	0,6
0,1	0,2	1,1	2,5	3,2	2,5	2,7	2,3	2,7	4,3	3,5	2,7	0,9
2,4	3,6	4,0	4,9	4,2	5,7	3,4	3,4	2,9	3,1	2,3	1,8	1,2
0,1	0,0	1,3	3,5	0,5	1,0	0,1	0,1	0,1	0,9	0,8	1,7	0,2
0,9	1,0	1,3	1,1	1,0	1,3	1,5	1,0	1,3	1,4	1,4	1,4	1,2
0,1	0,2	0,2	0,4	0,1	0,1	0,2	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0
6,7	8,0	8,2	3,0	3,3	3,3	3,1	2,7	2,1	1,9	1,1	1,4	1,0
0,9	0,9	1,1	1,2	1,6	1,9	1,6	1,8	1,4	1,3	1,3	1,4	1,0
2,8	2,9	2,5	2,3	1,2	1,3	2,0	2,3	2,0	1,7	1,3	1,3	1,3
1,0	1,1	1,4	1,4	1,4	2,0	1,5	1,6	1,8	2,0	1,3	1,5	1,1
0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4
1,1	1,0	1,1	0,9	0,8	1,0	0,8	0,8	0,5	0,4	0,3	0,4	0,3
0,0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,7	0,7	0,7	0,8	1,5	4,5	1,5	0,3
6,6	0,5	0,0	0,2	—	0,1	—	—	0,3	1,0	1,0	0,0	—
0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	0,1	0,0	0,0
2,0	2,3	0,8	2,3	1,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1
2,2	2,1	2,5	2,3	2,6	3,4	3,4	3,1	3,0	2,5	1,7	2,3	1,5
0,8	0,9	0,1	0,2	0,6	0,5	0,9	0,7	0,1	0,2	0,4	0,3	0,3
0,9	1,3	1,6	2,4	0,7	0,5	0,4	0,5	0,6	0,4	0,2	0,0	0,0
0,4	0,5	0,6	0,8	1,1	1,3	1,6	1,5	.	.	.	.	.
1,7	1,7	1,7	0,8	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	—	0,0	0,0	—
0,5	0,6	0,9	0,7	0,6	0,4	0,7	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,4
7,1	7,3	7,7	7,8	7,0	6,8	5,7	9,3	10,9	9,9	8,3	12,4	8,9
0,6	0,3	0,3	0,4	0,8	0,9	0,3	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3

von **Norwegen** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
0,5	0,6	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3	.	.	.	.	0,1
0,2	0,7	0,5	0,2	0,2	0,0	0,1	—	—	0,0	—	—	0,0
—	—	0,0	0,0	—	0,0	0,0	—	2;1	—	0,1	—	0,0
0,3	0,3	0,3	0,2	.	.	.	.	.	.	.	.	.
0,1	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	—	—	—	—	—
0,1	0,7	0,3	0,0	0,0	—	—	0,0	—	0,0	—	—	—
0,0	0,0	—	—	—	—	—	—	0,0	—	0,0	0,0	0,0
0,4	0,1	0,3	0,3	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
1,1	0,0	1,0	0,4	0,6	0,7	0,7	0,0	—	—	—	—	—
1,7	2,3	2,3	3,4	3,1	2,0	1,0	.	.	.	.	.	.
0,2	0,3	0,1	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0

– [2]) 1880/88 auch Bänder, Posamentier- u. Strumpfwaaren. — [3]) Vor 1. 7. 88 ohne feuer-

	1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Stockfisch	0,4	0,3	0,4	0,3	0,2	0,2
Heringe, gesalzene, in Fässern	6,3	6,7	3,8	3,5	7,3	5,6
Hummern, Schildkröten	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,3
Fisch- und Robbenspeck, Thran	3,5	3,3	2,7	2,7	3,4	3,6
Holzstoff, geschliffener	0,1	0,0	0,0	0,2	0,2	1,0
Cellulose, Stroh- und and. Faserstoff	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,4
Steine, roh oder bloß behauen[1])	0,5	0,8	0,5	0,4	0,9	0,8
Die wichtigsten Ausfuhrartikel aus dem deutschen Zollgebiet						
Baumwollenwaaren	2,1	1,7	1,4	1,3	1,0	1,0
grobe Eisenwaaren, nicht abgeschliffen und abgeschliffen 2c.	2,0	1,6	1,2	1,0	0,8	0,5
feine Eisenwaaren aus Gußeisen 2c.	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3
Hanf, außer Aloe- und Manilahanf	0,9	1,0	0,9	0,7	1,0	1,1
Weizen	0,6	0,5	0,1	0,2	0,0	—
Roggen	2,1	1,2	0,5	0,2	0,3	—
Leinsaat	0,2	1,1	0,5	0,4	0,5	0,3
Maschinen, überwiegend aus Gußeisen	2,1	1,7	1,2	0,8	1,0	0,6
Kleider, Leibwäsche und Putzwaaren, seidene 2c.	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Kleider 2c. aus Baumwolle, Wolle 2c.	1,9	2,4	2,7	2,0	1,9	1,5
Waaren aus edlen Metallen	0,8	0,5	0,3	0,2	0,3	0,3
" " feinem Wachstuch	0,7	0,3	0,5	0,3	0,3	0,3
feine Lederwaaren	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Mehl aus Getreide	4,2	5,8	5,8	5,0	5,4	5,7
Zucker in Broten 2c.	2,5	2,0	1,9	1,4	1,9	1,4
aller übrige harte Zucker	1,6	1,1	1,2	0,4	0,2	0,1
halbseidene Zeuge, Tücher, Shawls	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
Schafwolle, roh 2c.	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
wollene Tuch- und Zeugwaaren, unbedruckt	5,6	4,9	4,4	4,1	3,7	3,8

Es erübrigt nun noch, kurz darauf hinzuweisen, wie sich Deutschlands Außenhandel mit anderen Handelsgebieten entwickelt hat. Unter den bisher nicht besprochenen Vertragsstaaten hat sich der Verkehr mit der Schweiz und die Ausfuhr nach Belgien glänzend gestaltet, wenig aber befriedigt der Außenhandel mit Rumänien bezw. auch mit Serbien. Vom nordischen Markt hatten wir nur Norwegens Erwähnung gethan; auch

[1]) Bis 30. 6. 85 auch gesägte Blöcke, sowie nicht abgeschliffene 2c. Platten; vom 1. 7. 88 ab auch rohe und gemahlene Gips- und Kalksteine 2c.

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
Millionen Mark												
0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
6,0	6,0	7,0	7,4	5,8	6,4	4,8	4,3	5,5	7,1	7,8	6,9	4,6
0,3	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3,1	3,0	3,3	3,0	1,6	1,2	1,2	1,1	1,3	1,0	1,2	1,1	2,4
0,7	0,3	0,4	0,2	} 0,4	0,7	0,5	0,3	—	0,1	0,1	0,0	0,0
0,8	0,4	0,4	0,1									
1,0	1,1	1,3	0,9	0,3	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,2	0,3

nach **Norwegen** in den Jahren 1880 bis 1898 waren:

1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880
0,8	0,8	0,8	0,7	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
0,6	0,7	0,5	0,6	0,2	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4
0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
1,0	1,6	1,5	1,3	0,9	0,5	0,2	0,6	0,7	0,4	0,4	0,6	0,9
—	—	—	0,0	—	0,0	—	—	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4
—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,1	0,1	0,4	0,5	0,8
0,6	0,6	0,9	0,6	0,3	0,2	0,2	—	0,3	0,1	0,6	1,2	1,0
0,9	0,6	0,8	0,3	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
0,8	1,5	1,3	0,9	0,3	0,2	0,4	0,2	} 0,5	0,4	0,5	0,2	0,2
1,1	1,4	1,4	1,2	0,4	0,4	0,3	0,2					
0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0
0,2	0,1	0,1	0,0	—	0,0	—	0,0	.	.	.	.	.
1,0	1,3	1,6	1,4	0,6	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
4,5	4,9	4,5	3,1	2,8	2,8	2,7	2,4	3,2	3,7	1,5	0,0	0,1
1,4	1,7	1,2	1,2	0,7	0,5	0,5	0,2	0,3	0,5	0,3	0,5	0,2
0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0
0,5	0,6	0,6	0,5	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3
0,6	0,6	1,0	0,8	0,1	0,0	0,0	0 0	0,1	0,1	0,1	—	0,0
3,6	4,1	4,5	4,0	1,2	1,1	1,2	1,2	1,6	1,5	1,3	1,4	1,8

nach Dänemark und Schweden, mit welchen die Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation stattfindet, ist die Handelsentwickelung eine vortreffliche. Wir machen dann noch auf den aufblühenden Handel mit Ländern Afrikas aufmerksam, speziell mit den deutschen Kolonien, sodann auf die Steigerung der Handelswerthe im Verkehr mit Ostasien, aber verfehlen auch nicht, auf die wenig befriedigenden Ergebnisse im Handel mit den südamerikanischen Republiken hinzudeuten.

Großbritannien. Vereinigte Staaten von Amerika. Frankreich. Rußland. Oesterreich-Ungarn. Italien. Norwegen.

Der Entwickelung des deutschen Außenhandels haben wir einen ziemlich breiten Raum gewährt; bei dem Interesse, welches gerade dieser Verkehr uns einflößt, dürfte das nicht überraschen, ebensowenig aber auch, daß wir uns bei der Schilderung des Außenhandels wichtiger Auslands-

Einfuhr wichtiger

	Jan.-Sept. 1899[2])	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark							
Groß-britannien[3])	7273,5	9609,7	9214,5	9026,2	8513,0	8342,5	8267,8	8658,1
Ver. Staaten v. Amerika[3])	2458,5	2587,4	3211,9	3274,8	3074,3	2751,0	3638,9	3475,1
Frankreich	2547,3	3544,7	3204,4	3076,9	3013,1	3118,8	3121,5	3392,3
Rußland[4])	391,5	1213,9	1209,6	1274,0	1179,3	1214,3	982,7	823,9
Oesterreich-Ung.	984,6	1412,6	1283,9	1199,8	1228,2	1190,0	1140,2	1058,4
Italien	844,8	1144,8	965,2	955,9	961,7	886,7	964,9	950,4
Norwegen[3])	.	315,2	296,6	270,2	250,1	229,7	230,1	225,0

Ausfuhr wichtiger

	Jan.-Sept. 1899[2])	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
Großbritannien	3970,6	4767,5	4785,1	4906,2	4619,8	4413,0	4459,1	4642,0
Ver. Staaten v. Amerika	3790,4	5083,2	4334,4	3625,4	3332,2	3650,7	3490,3	4266,1
Frankreich	2300,4	2837,6	2914,4	2754,7	2732,8	2493,3	2621,5	2803,2
Rußland[4])	313,9	1531,1	1569,5	1490,3	1509,1	1451,2	1270,3	970,2
Oesterreich-Ung.	1124,9	1374,9	1302,6	1315,8	1261,1	1352,3	1369,4	1228,6
Italien	726,4	974,9	884,3	852,2	840,5	831,5	781,0	776,1
Norwegen[3])	.	179,3	188,7	166,2	154,4	148,5	153,1	142,3

Bei einem Vergleich der Fortschritte, welches jedes dieser Länder gemacht hat, kommt man bei Gegenüberstellung der 1882er und 1898er Handelsziffern zu folgendem Ergebniß.

Es war gestiegen (+) bezw. heruntergegangen (—) 1898 gegenüber 1882:

	die Einfuhr Mill. Mark	die Ausfuhr Mill. Mark
Rußlands	— 611,2	— 458,2
Frankreichs	— 361,0	— 57,7

[1]) Ausschl. der Edelmetalle. — [2]) Rußland nur vom 1. Januar bis 1. Mai
Staaten 1899: Einfuhr 2937,9 Mill. Mark; Ausfuhr 5154,2 Mill. Mark. — [4]) Ueber

staaten, unserer hauptsächlichsten Konkurrenz, kürzer fassen können. Von Wichtigkeit zu wissen ist aber doch, welche Entwickelung im Vergleich zu dem der fremden Länder der deutsche Außenhandel genommen hat und welche Stellung bei jedem Einzelhandel der Einfuhr von und der Ausfuhr nach Deutschland gegenüber dem Handel mit anderen wichtigen Ländern zukommt.

Zur Orientirung über die erste Frage dient die nachfolgende Uebersicht über die Einfuhren und Ausfuhren wichtiger Auslandsstaaten[1]) in den Jahren 1882 bis 1898:

Auslandsstaaten.

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
8896,1	8594,7	8736,6	7919,4	7400,3	7147,7	7578,9	7968,1	8721,4	8438,0
3548,6	3315,1	3129,6	3040,6	2907,7	2668,8	2425,6	2804,3	3037,4	3043,5
3861,9	3593,9	3496,5	3326,7	3261,1	3408,6	3311,6	3518,2	3891,5	3905,7
838,3	790,5	830,3	730,7	711,7	837,0	1398,0	1732,3	1810,4	1825,1
1043,3	1038,2	1001,6	906,2	966,6	916,7	948,5	1041,5	1062,3	1112,1
912,5	1068,9	1126,8	951,4	1300,4	1181,2	1182,5	1069,0	1043,3	993,9
250,9	234,7	215,6	178,2	150,4	152,1	163,8	178,6	181,5	180,5
Auslandsstaaten.									
5051,0	5383,9	5085,7	4791,6	4533,7	4346,0	4353,9	4760,7	4899,1	4933,2
3663,5	3550,2	3067,2	2872,2	2952,7	2797,1	3052,1	3044,9	3377,7	3079,6
2891,5	3040,3	3000,2	2629,8	2629,7	2631,5	2501,4	2618,3	2796,0	2895,3
1563,4	1317,5	1426,7	1466,2	1117,3	924,6	1734,5	1899,5	2061,7	1989,3
1337,4	1311,3	1302,5	1239,0	1144,0	1185,7	1142,5	1175,6	1274,9	1329,2
710,2	725,7	770,0	722,5	814,1	832,9	769,9	867,6	961,0	932,9
146,7	147,5	149,3	137,7	120,0	115,7	114,7	126,2	130,7	138,3

	die Einfuhr Mill. Mark	die Ausfuhr Mill. Mark
Großbritanniens	+ 1171,7	— 164,7
Italiens	+ 150,9	+ 42,0
Oesterreich-Ungarns	+ 300,5	+ 45,7
der Vereinigten Staaten von Amerika . .	— 456,1	+ 2003,6
Norwegens	+ 134,7	+ 41,0
Deutschlands	+ 1982,2	+ 532,5

1899. Frankreich 1898/99 vorläufige Werthe. — [3]) Generalhandel. Fiskaljahr der Ver. alle Grenzen.

Wir bemerken vorweg, daß das ungünstige Resultat bei Rußland sich durch den wechselnden und weichenden Rubelkurs vorwiegend erklärt. Bei einer Entscheidung darüber, wessen Außenhandel die günstigste Entwickelung aufweist, kommt es darauf an, ob man eine Einfuhrverringerung neben einer Ausfuhrsteigerung für besser hält als eine Erhöhung beider Verkehrsrichtungen. Je nach der Entscheidung wird man den Vereinigten Staaten von Amerika, deren Ausfuhr seit den letzten beiden Jahren so stark gewachsen ist, oder Deutschland die Krone zuerkennen müssen. Die Vereinigten Staaten von Amerika haben 1898 gegen 1882 einen Werthzuwachs am Außenhandel in Einfuhr und Ausfuhr von 1547,5 Mill. Mark, Deutschland hat einen solchen von 2514,7 Mill. Mark aufzuweisen. Englands Einfuhr ist stark in die Höhe gegangen (Werthzuwachs 1007,0 Mill. Mark), die Ausfuhr ist gefallen, bei Rußland und Frankreich sind Einfuhr und Ausfuhr gesunken, bei Italien, Oesterreich-Ungarn und Norwegen sind die Einfuhr und die Ausfuhr mäßig gewachsen. Aehnliche Resultate ergeben sich bei einem Vergleich des letzten Jahres mit anderen bis zu 1883 herunter.

Bei einer Gruppirung dieser Länder nach der Höhe der Einfuhr ist die Reihenfolge 1882 die nachstehende: England, Frankreich, Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Norwegen; 1898 behauptet England wieder die erste Stelle, Deutschland hat die zweite errungen, dann kommen Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Norwegen. Nach der Größe der Ausfuhr kommt 1882 England zuerst, dann Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Norwegen; 1898 die Vereinigten Staaten von Amerika, sodann England, Deutschland, Frankreich, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Italien und Norwegen. Es haben sonach zwischen dem Stande der vier Länder England, Amerika, Deutschland, Frankreich

Einfuhr nach Großbritannien

von	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	398,2	455,3	463,3	505,4	482,1	379,5	308,9
Deutschland	582,9	535,0	563,6	551,5	549,0	538,6	525,6
Frankreich	1050,0	1089,9	1023,6	969,8	887,7	891,9	889,1
Italien	68,1	67,8	65,2	64,0	63,9	60,2	67,1
Oesterreich-Ungarn	23,2	26,1	25,2	25,0	28,3	33,2	25,3
d. Ver. St. v. Amerika	2575,4	2309,4	2172,7	1768,2	1830,7	1875,1	2210,2

Groß-

[1]) 1 Pfund = 20,43 Mark.

Verschiebungen stattgefunden; bei der Einfuhr ist Deutschland an die zweite Stelle vor Frankreich gerückt, bei der Ausfuhr an die dritte. Nach dem Maßstab des Gesammthandels (Einfuhr und Ausfuhr) ist die Folge der vier ersten Länder diese: 1882

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr	Ausfuhr
	Millionen	Mark		Millionen	Mark
Großbritannien .	8438,0	4933,2,	Ver. St. v. Amerika	3043,5	3079,6,
Deutschland . . .	3098,3	3224,1,	Frankreich	3905,7	2895,3,
1898 aber gleichfalls					
Großbritannien .	9609,7	4767,5,	Ver. St. v. Amerika	2587,4	5083,2,
Deutschland . . .	5080,6	3756,6,	Frankreich	3544,7	2837,6;

allerdings ist doch eine wesentliche Verschiedenheit insofern in die Augen springend, als Deutschlands Einfuhr und der Vereinigten Staaten von Amerika Ausfuhr um fast die gleiche Summe anstiegen, ein Ergebniß, das wegen der entgegengesetzten Verkehrsrichtung allerdings eine gewaltig verschiedene Beurtheilung finden muß. Deutschland kann unstreitig für sich beanspruchen, daß es in den Jahren seit 1882 die größte Entwickelung des Gesammthandels aufweisen kann — auch ist es das einzige Land, bei welchem der Außenhandel schneller als die Bevölkerung gestiegen ist. Untersuchen wir nun, welche Stellung dem deutschen Handel gegenüber der einzelnen Konkurrenz im Auslande zukommt. Um dies leicht übersehen zu können, haben wir die folgenden Einzeltabellen immer mit den gleichen, meist wichtigsten Handelsländern zusammengestellt, aus denen sich auf den ersten Blick erkennen läßt, welchen Platz der deutsche Handel einnimmt, und ob derselbe im Laufe der Jahre den absoluten Ziffern nach Erfolge errungen hat. Außerdem lassen für weitere Betrachtungen die Uebersichten die Reihenfolge der für den ausländischen Wettbewerb wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrstaaten erkennen. Es betrug bei den aufgeführten 7 Auslandsstaaten die Einfuhr und Ausfuhr:

britannien[1]).

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
492,6	485,2	554,8	537,6	326,3	277,3	361,9	333,3	428,5	430,0
552,3	532,7	553,8	546,0	501,8	437,7	471,3	482,6	570,2	522,4
914,8	915,8	935,3	793,8	758,4	747,7	729,6	764,8	789,3	798,6
69,9	63,2	66,0	69,8	62,8	56,7	61,5	64,7	69,3	71,1
29,9	35,3	46,7	43,6	32,4	33,1	44,1	37,7	47,8	41,2
2133,1	1987,5	1950,3	1629,6	1696,7	1667,1	1766,8	1762,7	2027,5	1805,0

Ausfuhr von Großbritannien (einschließlich der fremden und

nach	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	289,8	242,5	233,0	218,3	235,7	211,7	181,4
Deutschland	681,0	654,0	694,3	668,8	596,9	571,1	605,6
Frankreich	419,1	398,8	422,0	415,2	403,5	404,4	435,9
Italien	128,4	129,0	120,3	126,9	126,5	122,1	128,9
Oesterreich-Ungarn .	46,7	43,3	40,2	43,9	39,2	31,5	31,2
d. Ver. St. v. Amerika	583,0	775,0	654,5	900,3	628,7	729,7	846,0

Vereinigte Staaten

Fiskaljahre bis

Einfuhr[2]) nach den Vereinigten Staaten von Amerika

von	1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark							
Rußland ...	20,1	19,1	13,4	16,7	16,9	13,5	25,7	22,0
Deutschland ..	353,8	292,7	467,1	395,8	340,3	291,4	404,1	348,2
Großbritannien	497,6	457,6	705,4	713,8	668,1	451,0	768,0	656,5
Frankreich ...	261,0	221,5	283,6	278,3	258,6	199,7	319,5	287,9
Italien	104,3	85,4	80,1	93,0	87,6	75,6	110,3	93,1
Oesterreich-Ung.	27,5	19,8	34,3	32,1	27,3	29,0	42,2	32,4

Ausfuhr[3]) von den Vereinigten Staaten von Amerika

nach	1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark							
Rußland ...	35,6	30,8	31,9	33,4	25,8	29,4	10,2	28,6
Deutschland ..	654,2	643,3	519,9	404,7	380,6	378,3	344,4	437,6
Großbritannien	2149,6	2244,5	2009,5	1684,8	1613,4	1780,7	1742,9	2074,6
Frankreich ...	254,5	393,9	236,4	190,5	184,8	222,1	193,2	411,2
Italien	105,2	96,9	89,8	80,0	68,2	58,0	53,7	59,7
Oesterreich-Ung.	31,0	23,9	16,9	10,0	8,7	2,2	2,3	6,2

[1]) Ein Dollar = 4,20 Mark. — [2]) Im Kalenderjahr 1898 von: Rußland 19,7, Ungarn 20,7; insgesammt 2666,8 Mill. Mark. — [3]) Im Kalenderjahr 1898 nach: Oesterreich-Ungarn 28,4; insgesammt 5273 Mill. Mark.

Kolonialprodukte)

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
167,4	180,7	176,6	156,9	140,5	130,9	127,5	155,0	155,9	176,5
611,8	623,4	639,1	560,4	556,2	538,8	552,8	629,0	649,3	623,6
497,2	504,8	454,2	495,1	419,2	415,1	470,3	538,1	600,8	608,0
140,0	174,1	164,7	135,2	176,0	142,6	152,6	164,7	167,4	152,5
32,8	34,6	28,8	28,9	25,3	27,5	22,9	28,8	31,6	22,9
839,0	946,7	896,4	841,9	822,1	768,3	635,3	668,9	750,5	790,8

von Amerika.[1])

30. Juni 1899.

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
20,3	14,3	12,5	15,1	18,5	13,8	13,0	11,7	10,9	10,8
408,7	415,1	343,3	329,4	338,7	290,5	265,6	273,1	241,0	236,7
817,8	783,3	748,7	747,2	693,3	647,9	574,1	682,7	792,2	821,5
322,1	326,2	292,2	299,7	286,1	266,4	239,1	297,5	411,6	373,4
91,0	85,4	75,6	77,3	81,4	70,9	60,9	70,2	50,0	50,9
48,7	39,2	32,1	36,5	35,8	27,7	24,1	32,5	12,5	10,3

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
33,3	44,8	35,1	47,7	32,5	41,4	32,6	47,4	80,3	48,6
385,1	354,1	279,6	233,6	240,7	255,9	255,4	248,9	270,2	221,7
1854,7	1866,7	1596,0	1504,6	1525,0	1448,7	1658,7	1607,4	1765,8	1697,8
251,3	205,9	189,5	158,7	233,9	168,0	187,2	207,0	235,1	199,1
66,9	54,5	52,7	53,4	50,6	54,8	49,1	31,8	42,5	37,7
5,1	4,0	3,0	1,4	2,9	8,2	11,0	10,4	7,2	9,6

Deutschland 326,2, Großbritannien 467,8, Frankreich 234,0, Italien 92,0, Oesterreich-Rußland 38,3, Deutschland 687,9, Großbritannien 2262,4, Frankreich 336,7, Italien 103,2,

Frank-

Einfuhr nach Frankreich

von	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	228,5	191,3	146,5	157,8	228,4	190,4	134,1
Deutschland	263,5	250,5	249,4	251,3	251,3	261,7	273,3
Großbritannien	392,6	393,2	413,6	401,8	389,0	398,4	429,4
Italien	109,0	106,7	102,8	92,8	98,5	122,5	107,2
Oesterreich-Ungarn	54,3	53,0	59,2	58,8	70,9	56,9	50,4
d. Ver. St. v. Amerika	513,4	354,4	254,1	229,4	264,9	256,9	432,1

Ausfuhr von Frankreich

nach	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	28,0	20,7	20,6	17,8	19,3	17,4	10,2
Deutschland	319,3	307,9	275,1	270,4	262,9	272,4	287,8
Großbritannien	841,3	917,2	834,8	809,6	739,4	778,7	832,1
Italien	112,6	122,3	93,3	108,8	79,5	104,0	107,4
Oesterreich-Ungarn	13,0	12,2	13,0	13,9	11,6	12,1	13,2
d. Ver. St. v. Amerika	169,8	196,2	182,0	233,8	150,5	166,0	194,5

Ruß-

Einfuhr nach Rußland

von	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark					
Deutschland	388,5	410,8	384,7	310,3	214,5	207,4
Großbritannien	225,3	240,4	262,3	288,1	251,0	206,4
Frankreich	53,3	50,6	49,4	61,0	60,4	37,7
Italien	22,8	21,6	25,6	31,4	24,6	18,8
Oesterreich-Ungarn	41,7	49,5	52,8	58,7	48,5	31,0
den Ver. Staaten v. Amerika	103,9	141,8	64,5	99,2	66,7	73,0

[1]) 1 Franken = 0,81 Mark. — [2]) 1 Rubel 1882/85 = 3,22 Mark, 1886 = 1,91 Mark, 1892 = 2,04 Mark, 1893 = 2,12 Mark, 1894 = 2,17 Mark, 1895 = 2,19 Mark, 1896

reich. [1])

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
171,6	157,5	170,2	201,1	144,6	137,7	132,3	177,3	168,3	218,7
296,7	284,3	274,1	269,4	260,8	271,2	303,0	337,7	374,1	386,0
477,0	507,8	435,5	428,3	385,3	425,3	435,1	499,2	564,3	584,7
100,1	98,7	108,2	146,7	249,2	250,5	212,8	298,6	346,1	292,7
108,6	91,6	100,9	92,6	80,3	87,4	89,5	89,7	117,3	102,1
393,9	257,1	248,5	200,8	263,2	237,1	220,2	226,4	286,3	316,1

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
11,0	13,5	14,5	8,1	12,3	8,7	10,3	10,9	18,2	24,9
294,9	276,7	276,9	249,7	256,1	241,1	243,3	265,6	264,1	274,4
820,3	831,3	806,9	699,5	663,9	692,6	672,0	682,0	731,9	778,9
101,7	121,4	116,5	96,7	155,6	155,9	143,6	139,2	143,2	162,3
12,7	14,2	18,3	15,9	16,1	13,0	12,6	16,4	21,9	25,4
200,5	266,3	221,5	207,1	219,8	228,6	205,9	222,8	283,6	295,7

and. [2])

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
228,2	217,8	236,2	229,3	204,0	258,5	464,2	566,2	543,1	689,7
183,6	177,3	191,3	189,3	171,5	210,2	310,4	399,5	430,2	401,4
36,9	32,8	36,3	26,1	25,5	23,4	47,1	61,3	75,0	64,1
23,4	17,4	14,4	12,4	10,8	14,8	20,9	38,0	37,9	30,1
35,1	33,8	35,7	27,8	23,4	32,5	70,8	66,8	83,2	96,4
87,8	101,4	96,4	38,9	75,8	51,1	79,3	140,4	232,7	111,2

1887 = 1,81 Mark, 1888 = 1,87 Mark, 1889/90 = 1,90 Mark, 1891 = 2,21 Mark
bis 1898 = 2,16 Mark.

Ausfuhr aus Rußland

nach	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark					
Deutschland	378,6	400,4	392,6	320,9	281,1	282,0
Großbritannien	326,0	347,6	382,9	380,4	328,9	241,8
Frankreich	137,7	125,7	108,5	121,9	152,3	71,6
Italien	70,0	78,6	71,0	58,4	65,0	40,1
Oesterreich-Ungarn	84,4	64,7	75,6	86,4	73,3	49,1
den Ver. Staaten v. Amerika	5,8	3,5	4,8	3,6	5,7	5,2

Oesterreich-

Einfuhr nach Oesterreich-Ungarn

von	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Rußland und Finland	116,0	95,2	75,0	79,7	73,0	52,7	40,9	47,4
Deutschland	479,0	458,7	437,7	440,2	438,8	419,2	392,7	380,9
Großbritannien	117,8	117,6	124,9	128,0	126,6	113,8	104,8	109,8
Frankreich	41,5	41,0	41,9	44,0	40,4	39,5	36,9	37,0
Italien	100,7	93,6	80,2	80,8	84,8	86,3	71,4	57,9
d. Ver. St. v. Amerika	114,1	94,8	72,1	64,0	53,2	49,2	42,7	40,0

Ita-

Einfuhr nach Italien

von	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	152,4	82,8	96,3	84,1	58,2	105,7	100,6
Deutschland	127,4	121,8	117,2	116,7	113,3	118,8	116,6
Großbritannien	205,5	180,9	186,2	190,1	204,1	203,7	198,1
Frankreich	94,3	130,3	108,3	131,2	106,1	128,6	136,5
Oesterreich-Ungarn	105,3	108,6	106,3	107,7	93,5	97,3	99,1
den Ver. Staaten von Amerika u. Canada	[3]) 134,6	[3]) 101,2	98,5	100,6	87,0	77,5	63,8

[1]) 1 Gulden = 1,70 Mark. Vor 1891 nur Nachweise nach Grenzstrecken. –

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
426,4	338,1	365,5	341,8	276,0	227,7	458,8	589,5	608,1	573,2
397,6	387,0	521,3	535,5	336,6	274,9	507,1	497,2	676,6	676,5
108,1	93,8	81,5	110,4	73,9	57,9	119,8	148,4	126,5	165,0
71,6	57,6	57,3	51,3	72,0	41,9	84,8	61,1	22,1	28,4
75,1	57,5	58,8	50,4	47,7	48,4	90,0	101,5	80,1	107,2
4,5	1,8	2,9	0,3	0,2	0,6	1,5	3,6	.	.

Ungarn[1]).

Ausfuhr von Oesterreich-Ungarn

nach	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892	1891
	Millionen Mark							
Rußland und Finland	54,7	44,0	47,0	45,7	49,7	40,2	28,2	30,3
Deutschland	660,1	631,0	684,0	651,7	709,6	728,0	683,4	726,5
Großbritannien . . .	126,5	119,9	125,1	108,4	120,9	114,5	78,6	91,0
Frankreich	46,2	46,8	50,3	51,7	56,0	50,9	42,8	56,5
Italien	98,5	101,0	102,2	105,8	88,9	97,4	90,7	79,6
d. Ver. St. v. Amerika	24,6	28,6	29,4	28,6	21,8	20,1	23,6	17,6

lien[2]).

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
72,7	96,7	124,4	100,5	98,7	76,8	74,1	41,2	29,8	25,6
108,3	114,1	126,7	117,3	134,3	104,7	97,5	89,7	92,3	68,5
212,4	259,2	254,6	213,8	248,1	222,5	254,4	243,2	241,0	240,7
116,9	132,1	135,6	126,0	264,2	251,8	297,9	234,4	297,0	338,6
98,8	116,6	129,1	111,4	202,0	180,4	191,2	166,9	167,8	154,2
59,6	66,2	61,0	61,8	53,5	44,7	58,7	48,8	47,4	56,9

[2]) 1 Lire = 0,81 Mark. — [3]) 1897 und 1898 ohne Canada.

Ausfuhr von Italien

nach	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland	8,3	12,7	10,4	10,3	11,3	6,9	8,3
Deutschland	155,4	145,1	129,4	137,8	115,6	117,9	117,9
Großbritannien	94,5	92,3	88,8	92,8	98,5	84,6	91,7
Frankreich	118,3	94,1	124,0	110,5	116,6	119,9	119,1
Oesterreich-Ungarn	116,6	111,3	98,3	92,6	102,1	96,8	85,7
den Ver. Staaten von Amerika u. Canada	[1])86,9	[1])75,4	70,0	82,5	73,9	66,1	81,1

Nor-

Einfuhr nach Norwegen

von	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland u. Finland	25,8	27,1	24,0	23,9	22,0	21,2	11,1
Deutschland	92,5	80,3	71,9	65,9	63,3	62,5	62,2
Großbritannien	91,2	76,0	70,9	72,3	64,7	62,8	59,3
Frankreich	57,7	4,6	5,9	5,0	4,1	4,1	8,4
Italien[3])	1,9	2,3	1,6	1,5	1,7	1,6	1,8
den Ver. Staaten von Amerika	16,0	13,5	12,7	8,8	10,0	11,7	10,7

Ausfuhr von Norwegen

nach	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
	Millionen Mark						
Rußland u. Finland	5,6	5,0	4,9	4,0	4,8	5,1	4,0
Deutschland	26,0	24,7	20,1	19,6	17,1	18,3	17,8
Großbritannien	74,6	73,6	63,4	53,9	51,1	53,5	49,0
Frankreich	7,7	8,3	7,9	6,8	8,8	9,1	8,1
Italien mit Oesterreich	3,7	3,1	3,1	4,5	4,4	4,6	4,1
den Ver. Staaten von Amerika	1,5	1,0	0,9	0,8	1,3	2,2	2,1

[1]) 1897 und 1898 ohne Canada. — [2]) 1 Krone = 1,125 Mark. — [3]) 1885 bis

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
10,8	9,1	8,0	9,9	11,2	14,7	14,7	18,5	18,3	18,3
106,4	96,0	74,1	89,1	93,9	87,4	85,3	88,5	71,7	59,2
93,5	90,1	91,3	93,9	64,1	57,7	59,7	72,6	75,0	74,9
121,3	130,1	133,5	138,0	328,7	361,0	416,1	344,4	409,8	374,1
75,2	68,0	73,0	67,9	75,1	75,7	82,4	90,2	111,2	118,8
59,6	62,5	61,2	49,4	57,5	42,3	37,0	44,6	47,8	49,8

wegen[2]).

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
27,9	23,3	22,7	23,1	16,7	13,4	18,4	17,7	16,4	14,6
63,4	61,9	54,1	47,9	39,3	42,8	46,9	51,5	52,7	56,5
70,9	74,4	67,5	49,8	39,8	38,8	42,0	47,4	47,6	48,5
6,5	6,6	5,3	3,6	3,8	4,0	5,1	6,2	6,6	6,1
1,2	1,2	0,9	0,4	0,2	0,5	0,4	.	.	.
16,6	10,4	8,9	7,1	8,1	6,7	8,3	7,2	6,9	2,9

1891	1890	1889	1888	1887	1886	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark									
3,3	3,5	4,1	3,2	3,3	3,9	3,1	4,8	3,6	4,9
18,0	20,5	19,2	18,4	15,5	14,4	13,7	17,2	18,9	18,0
48,4	47,5	49,1	44,7	38,9	38,3	38,5	41,9	45,1	43,3
11,1	8,0	9,0	10,0	8,5	8,5	8,8	10,7	9,9	11,5
3,4	5,0	4,2	5,0	4,5	4,1	3,3	3,6	2,7	5,0
1,9	2,4	2,1	1,5	1,2	0,6	0,5	0,3	0,4	0,2

1895: und Oesterreich.

Deutschland rangirt hiernach als

	Einfuhrstaat	Ausfuhrstaat
Großbritanniens	an dritter Stelle	an zweiter Stelle, 1897 an erster Stelle;
der Ver. St. v. Amerika	an dritter Stelle, 1898 an zweiter Stelle	an zweiter Stelle.
Frankreichs	an zweiter Stelle, 1897 an dritter Stelle	an dritter Stelle, 1897 an zweiter Stelle;
Rußlands	an erster Stelle	an zweiter Stelle, 1896 an erster Stelle;
Oesterreich-Ungarns ...	an erster Stelle	an erster Stelle;
Italiens	an vierter Stelle, 1897 an dritter Stelle	an vierter Stelle, 1897 an erster Stelle;
Norwegens	an erster Stelle	an zweiter Stelle

unter den sechs aufgeführten Haupthandels- und Konkurrenzländern.

Was den Außenhandel Großbritanniens anlangt, so war die Einfuhrsteigerung den Vereinigten Staaten, Frankreich und Rußland zu gute gekommen; die Ausfuhr ist trotz allgemeinen Heruntergehens nach den Vereinigten Staaten, Deutschland, Rußland und Oesterreich noch gestiegen, sie hat aber nach Frankreich und Italien stark nachgelassen. Die Handelspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika drängt zur Beschränkung der Einfuhr und Ausdehnung der Ausfuhr, an der Aufgabe, Industrien im Lande groß zu ziehen, hat die Mc. Kinley-Bill mitgewirkt, der gemäßigtere Wilson-Tarif konnte hierin wenig ändern, da er bald durch den hochschutzzöllnerischen Dingley-Tarif abgelöst wurde. Die Einfuhr ging denn auch zurück, und England, Deutschland, Frankreich, Italien aber nicht, hatten hierunter zu leiden; die Ausfuhr wuchs, und nach England voran, dann nach Deutschland, Frankreich, Italien ꝛc. gingen in den letzten Jahren weit größere Waarensendungen als vordem.

Frankreichs Außenhandel hat sich unter dem seit 1892 eingeführten Hochschutzzollsystem nach Kündigung der Verträge ungünstig genug entwickelt, die Einfuhr von Rußland und den Vereinigten Staaten von Amerika wuchs, ging aber von Deutschland, England und Italien zurück, die Ausfuhr aber stieg nach England und Rußland (hier wenig) an, sank nach Deutschland, Italien, Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Entwickelung des russischen Außenhandels ist bei entsprechender Berücksichtigung der Rubelkurse nicht erfolgreich zu nennen, die Einfuhr ging fast allgemein, von der amerikanischen Union vielleicht ausgenommen, zurück, die Ausfuhr desgleichen, mit Ausschluß nach Italien.

Ohne Umrechnung stellen sich die Werthe des russischen Außenhandels auf:

	1882		1896		1897	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
			Millionen Rubel			
überhaupt	566,8	617,8	589,8	689,9	560,0	726,6
davon aus bezw.						
nach Deutschland	214,2	178,0	190,2	185,4	179,9	175,3
Großbritannien .	124,7	210,1	111,3	160,9	104,3	150,9
Frankreich	19,9	51,3	23,4	58,2	24,7	63,7
Italien	9,3	8,9	10,0	36,4	10,6	31,5
Oesterreich-Ungarn	29,9	33,3	22,9	29,9	19,3	39,1
d. Ver. St. v. Amer.	34,5	1884: 1,1	65,7	1,6	48,1	2,7

Oesterreich-Ungarn steigerte seine Einfuhren von allen in der Uebersicht aufgeführten Herkunftsländern, seine Ausfuhr nach Deutschland und Frankreich aber nicht. Italien hat seine Einfuhren von England, Frankreich, Oesterreich-Ungarn vermindert, von Rußland, Deutschland und Amerika aber gesteigert, die Ausfuhr nahm nach Rußland und Frankreich ab, nach Deutschland, England und Amerika zu. Norwegen erhöhte von allen aufgeführten Staaten, Frankreich ausgenommen, seine Waarenbezüge, fand dafür auch bei allen Ländern, außer Frankreich und Italien, dankbare Abnehmer seiner Produkte.

Das übrige Ausland. Welthandel.

Wir fügen zum Schluß noch die Einfuhr- und Ausfuhr-Handelsziffern der Länder an, deren Handel immerhin von Bedeutung ist, aber im Rahmen dieser Arbeit eine eingehende Würdigung nicht nöthig macht. Es befinden sich darunter Belgien, die Schweiz, Rumänien, Serbien und Griechenland als Deutschlands Vertragsstaaten, andererseits die Niederlande, Schweden und Dänemark als Meistbegünstigungsländer für Deutschland, dann Spanien, mit welchem Mitte d. Js. ein Vertrag geschlossen ist und Portugal, das einzige Land Europas, welches in einem Vertragsverhältniß zu Deutschland noch nicht steht. Vom wichtigen Uebersee-Ausland sind die Handelszahlen für Südamerika und für Ostasien gegeben. Es betrug nach Juraschek's Berechnungen (bis 1897) bei folgenden Ländern:

Die Einfuhr:

	1898[1]	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Niederlande	[2] 3052,7	2840,7	2747,2	2436,0	2430,7	2341,2
Belgien	1656,2	1517,1	1439,1	1361,1	1275,3	1275,8
Schweiz	[2] 927,2	835,3	805,0	742,0	669,0	670,3
Spanien	425,7	589,4	523,3	621,5	610,5	579,3
Schweden	501,2	458,7	402,9	386,0	393,0	374,3
Rumänien	315,8	288,2	273,7	246,7	341,9	348,7
Dänemark	[3] 568,1	366,6	383,5	409,5	392,6	360,3
Portugal	220,6	182,4	179,5	180,9	172,2	173,8
Finland	.	164,0	139,8	121,7	111,4	102,3
Bulgarien	58,9	67,9	62,0	55,9	80,4	73,6
Griechenland	123,2	93,0	92,0	86,5	89,0	74,1
Serbien	33,3	36,7	27,0	22,9	28,3	33,1
Argentinien	.	398,4	454,2	384,1	375,5	389,7
Chile	153,4	207,7	234,9	219,3	173,6	216,3
Mexiko	189,6	183,1	177,2	177,8	142,8	190,8
Uruguay	107,8	84,7	110,7	110,4	102,6	85,6
Japan[4]	554,5	460,2	360,1	274,9	250,0	231,4
China	628,8	614,6	686,8	521,9	528,4	608,4
Aegypten	249,2	215,8	204,0	174,1	192,3	180,9

Die Ausfuhr:

	[1] 1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Niederlande	[2] 2577,0	2495,1	2054,9	1987,3	1876,8	1876,3
Belgien	1447,4	1317,4	1189,0	1122,2	1056,0	1098,3
Schweiz	[2] 632,4	561,4	557,5	537,4	503,2	523,6
Spanien	679,0	694,3	609,5	610,9	509,0	534,8
Schweden	387,3	402,7	382,8	350,3	336,0	369,3
Rumänien	229,4	180,2	262,4	214,7	238,3	300,2
Dänemark	[3] 405	274,0	246,0	302,0	249,4	223,1
Portugal	181,4	123,9	118,7	122,4	108,6	105,9

[1] Vorläufige Werthe. — [2] einschl. Edelmetalle. — [3] Generalhandel. —

[4]

		Mill. Yen		Mill. Yen		Mill. Yen		Mill. Yen
1883 von:	Rußland	0,023,	Deutschland	1,619,	Großbritannien	14,313,	Frankreich	2,082,
1896	" "	1,417,	"	17,184,	"	59,252,	"	7,682,
1898	" europ. "	0,116.	"	25,611,	"	62,702,	"	6,980,

1892	1891	1890	1886—90 durchschnittlich	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark							
2137,2	2252,3	2189,5	2027,5	1855,5	1918,4	1823,2	1686,6
1241,6	1457,8	1354,4	1219,8	1077,6	1140,6	1241,7	1286,1
704,2	755,0	773,0	693,6	575,0	595,4	695,2	676,1
643,9	741,6	689,4	650,3	611,8	623,7	714,7	653,3
405,4	415,9	422,1	372,8	363,3	363,3	370,9	332,3
308,4	353,7	293,9	267,7	236,0	236,0	287,9	215,0
365,3	376,4	345,4	303,3	308,6	308,6	324,6	284,7
139,9	197,4	202,4	181,3	149,0	146,4	140,4	161,9
118,0	118,7	113,9	95,7	87,0	110,2	118,5	133,6
62,6	65,9	68,5	57,2	31,8	37,1	39,1	33,2
96,6	87,1	97,8	101,9	109,0	109,0	109,0	123,3
30,0	34,7	30,8	31,8	40,9	40,9	38,0	38,0
370,5	272,2	227,4	310,3	373,5	380,9	325,6	253,6
247,3	201,8	215,2	172,9	162,4	211,6	217,8	201,7
180,0	170,0	178,9	132,6	150,5	142,8	163,6	100,0
80,1	82,5	140,7	124,7	106,2	103,3	85,3	76,3
221,0	207,5	189,7	185,4	96,3	103,7	106,3	122,9
601,2	670,0	672,3	551,2	476,3	400,1	419,3	442,9
182,7	193,2	169,7	263,0	190,4	173,1	178,0	142,2

1892	1891	1890	1886—90 durchschnittlich	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark							
1905,8	1918,8	1824,6	1768,4	1514,8	1430,1	1163,5	1278,5
1109,2	1230,4	1164,0	1063,0	960,0	1070,0	1074,5	1060,7
532,7	544,2	569,2	552,9	498,6	556,2	635,2	617,5
574,3	686,4	703,1	663,0	558,4	495,3	575,6	612,3
370,5	363,9	342,4	306,5	268,4	268,4	288,4	285,5
231,2	222,5	223,5	215,2	147,3	147,3	176,5	195,8
234,2	234,7	219,5	184,9	200,7	200,7	224,8	211,5
111,7	97,0	97,7	104,9	126,0	117,0	122,0	110,1

Yen   Yen   Mill. Yen.
Italien 187000, Oesterreich-Ungarn 7000; 1888 von den Ver. Staaten v. Amerika 5,649.
„ 183000, „ „ 40000; 1896 „ „ „ „ „ „ 16,373.
„ 385818, „ „ 591325; 1898 „ „ „ „ „ „ 40,001.

	[1])1898	1897	1896	1895	1894	1893
	Millionen Mark					
Finland	.	136,7	127,1	115,7	110,2	93,0
Bulgarien......	54,0	48,4	88,0	62,9	59,0	74,1
Griechenland	72,4	65,4	59,0	57,6	60,2	71,3
Serbien	46,2	45,3	43,2	36,1	37,3	39,3
Argentinien	554,5	409,8	473,0	481,1	410,1	381,1
Chile	252,1	205,3	235,8	231,0	228,4	228,9
Mexiko	322,5	274,8	250,5	86,4	193,5	224,9
Uruguay	131,7	127,4	132,9	141,6	145,6	120,4
Japan[2].......	325,8	339,1	244,8	287,5	238,9	231,4
China	477,1	495,4	444,4	435,6	417,6	468,5
Aegypten	247,9	255,7	274,5	262,1	246,8	265,3

Hinzugefügt mag noch werden, daß der gesammte Welthandel berechnet wurde

	in Einfuhr	in Ausfuhr		in Einfuhr	in Ausfuhr
	Millionen Mark			Millionen Mark	
auf 1882 ...	35 933,4	31 193,2	auf 1892 ...	38 093,0	32 450,0
„ 1883 ...	36 324,6	31 540,0	„ 1893 ...	37 535,0	32 590,0
„ 1884 ...	34 657,3	30 428,1	„ 1894 ...	37 006,5	31 754,3
„ 1885 ...	32 878,9	28 814,1	„ 1895 ...	38 179,0	33 369,0
„ 1886/90 .	34 870,5	30 280,1	„ 1896 ...	39 981,0	34 303,0
„ 1891 ...	38 528,0	32 966,0	„ 1897 ...	41 136,0	35 600,0

[1]) Vorläufige Werthe.

		Mill. Yen		Mill. Yen		Mill. Yen		Mill. Yen
[2]) 1883 nach:	Rußland	0,186,	Deutschland	0,251,	Großbritannien	4,864,	Frankreich	9,719,
1896 „	„	1,911,	„	2,972,	„	8,012,	„	19,027,
1898 „ europ.	„	0,461,	„	2,469,	„	7,784,	„	20,496,

1892	1891	1890	1886—90 durchschnittlich	1885	1884	1883	1882
Millionen Mark							
75,9	84,4	74,8	71,3	71,9	90,2	92,5	95,9
60,5	57,6	57,5	50,5	30,0	39,1	36,9	27,4
66,6	113,7	77,6	79,9	74,2	74,2	74,2	68,6
37,6	42,4	37,1	32,5	31,0	31,0	33,0	33,0
459,1	418,0	161,2	215,9	339,7	275,5	243,8	257,2
203,5	208,3	216,9	191,9	241,7	272,2	311,5	281,1
249,8	265,6	192,6	170,2	195,5	196,1	175,6	126,4
112,9	116,3	126,4	109,2	106,1	104,2	105,8	92,7
265,3	258,7	277,7	194,6	122,8	118,9	135,6	155,6
456,5	504,7	461,0	437,9	351,0	382,7	400,1	383,8
280,0	291,4	249,4	232,1	236,5	259,8	254,8	227,5

Der Welthandel hat in Einfuhr und Ausfuhr betragen 1860: 29 780 Mill. Mark, 1870: 43 820 Mill. Mark, 1880: 60 660 Mill. Mark, 1890: 71 242 Mill. Mark und 1898 rund 75 000 Mill. Mark. Deutschlands Antheil an demselben stieg von 1890: 8,8 auf 1898: 11,8 %, der Vereinigten Staaten Antheil von 9,1 auf 10,3 %, während Großbritanniens und Frankreichs Antheile in gleicher Zeit von 25,2 auf 17,1 bezw. von 11,2 auf 8,4 % zurückgingen.

	Mill. Yen		Yen		Mill. Yen.
Italien	0,141,	Oesterreich-Ungarn	24 000;	1888 nach den Ver. Staaten v. Amerika	22,618.
"	2,669,	" "	539 000;	1896 " " " " " "	31,532.
"	2,485,	" "	349 826;	1898 " " " " " "	47,311.

Stand der Kriegsflotten der Seemächte

am 1. Oktober 1899.

Aufgenommen sind die bis zum 1. Oktober 1899 von Stapel gelaufenen modernen Schiffe, d. h. die Linienschiffe, Küstenpanzerschiffe, Panzerkanonenboote (über 800 t), zurückreichend bis 1874; die Großen Kreuzer zurückreichend bis 1879; die Kleinen Kreuzer zurückreichend bis 1884. Berücksichtigt sind ferner noch die älteren Linienschiffe und Kreuzer, die infolge durchgreifenden Umbaues in den letzten Jahren modernisirt worden sind oder demnächst modernisirt werden sollen.

Nation	Linienschiffe: 1. Kl. Panzerschiffe über 10000 t Dpl.		2. Kl. Panzerschiffe von 7500 bis 10000 t Dpl.		3. Kl. Panzerschiffe von 5000 bis 7500 t Dpl.		Summe		Küstenpanzerschiffe. Panzerschiffe von 3000 bis 5000 t Dpl.	
	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t
Argentinien	.	.	.	.	.	.	.	.	1	4 200
Brasilien	.	.	.	.	2	10 700	2	10 700	2	6 324
Chile	.	.	.	.	1	6 901	1	6 901	1	3 500
China	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark	.	.	.	.	1	5 480	1	5 480	2	6 760
Deutschland	**12** 7	**128 780** 73 375	.	.	5	34 800	**17** 12	**163 580** 108 175	8	28 030
Frankreich	21	239 691	9	75 521	8	49 356	38	364 568	2	9 578
Griechenland	.	.	.	.	.	.	.	.	3	14 655
Großbritannien	**49** 41	**651 300** 537 300	14	125 695	3	17 840	**66** 58	**794 835** 680 835	3	13 750
Italien	**12** 10	**155 576** 128 722	2	19 600	**1** .	**7 410** .	**15** 12	**182 586** 148 322	2	8 172
Japan	**6** 5	**85 216** 70 216	.	.	1	7 335	**7** 6	**92 551** 77 551	1	3 717
Niederlande	.	.	.	.	1	5 400	1	5 400	**5** 3	**20 460** 10 560
Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	.	**4** 2	**14 584** 6 984
Oesterreich-Ungarn	.	.	**2** .	**16 660** .	6	36 130	**8** 6	**52 790** 36 130	3	10 650
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rußland	**17** 10	**200 985** 111 531	6	52 192	.	.	**23** 16	**253 177** 163 723	4	15 968
Schweden	.	.	.	.	.	.	.	.	**10** 6	**32 881** 19 081
Spanien	.	.	2	19 152	2	14 285	4	33 437	.	.
Türkei	.	.	1	9 120	5	32 300	6	41 420	.	.
Vereinigte Staaten v. Nordamerika	**15** 9	**177 229** 99 829	.	.	2	12 375	**17** 11	**189 604** 112 204	**9** 5	**36 044** 20 044
Im Ganzen am 1. Oktober vorhanden (von Stapel)	103	1 260 664	34	301 280	37	232 902	174	1 794 846	48	181 973

Die fetten Zahlen bedeuten den Stand unter Mitrechnung der im Bau befindlichen noch nicht

Panzerkanonenboote. Panzerschiffe von 800 bis 3000 t Dpl.		Große Kreuzer: Panzerkreuzer		Große Kreuzer: Geschützte Kreuzer über 5500 t Dpl.		Große Kreuzer: Summe		Kleine Kreuzer: Geschützte Kreuzer von 1000 bis 5500 t Dpl.		Kleine Kreuzer: Ungeschützte Kreuzer über 1000 t Dpl.		Kleine Kreuzer: Summe	
Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t	Zahl	Dpl. t
4	7 670	4	27 402	.	.	4	27 402	4	12 800	1	1 070	5	13 870
.	.	.	.	.	.	.	.	4	12 037	5	7 084	9	19 121
								5	**15 680**	**1**	**1 200**	**6**	**16 880**
.	.	2	15 500	.	.	2	15 500	4	12 180	.	.	4	12 180
.	.	.	.	.	.	.	.	5	17 450	10	18 107	15	35 557
2	4 610	.	.	.	.	.	.	4	6 770	.	.	4	6 770
		5	**44 619**			**11**	**79 355**	**8**	**26 134**			**22**	**49 326**
13	13 931	4	35 759	6	34 736	10	70 495	5	18 199	14	23 192	19	41 391
		21	**162 669**			**27**	**206 284**	**29**	**95 107**	**16**	**25 272**	**45**	**120 379**
8	11 514	11	70 465	6	43 615	17	114 080	27	87 107	15	23 659	42	110 766
2	3 804	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1 654	1	1 654
		26	**251 220**			**63**	**543 370**	**69**	**206 620**	**26**	**35 320**	**95**	**241 940**
.	.	12	83 620	37	292 150	49	375 770	65	197 805	24	33 240	89	231 045
		9	**64 405**			**9**	**64 405**			**7**	**8 749**	**20**	**44 895**
.	.	5	32 405	.	.	5	32 405	13	36 146	4	4 607	17	40 753
		6	**58 286**			**6**	**58 286**			**9**	**13 443**	**22**	**63 027**
3	6 563	4	39 100	.	.	4	39 100	13	49 584	6	9 693	19	59 277
4	8 323	.	..	.	.	.	.	8	30 119	1	1 300	9	31 419
.	.	.	.	.	.	.	.	2	2 505	.	.	2	2 505
								5	**14 810**			**9**	**22 002**
.	.	2	11 520	.	.	2	11 520	4	12 560	4	7 192	8	19 752
3	**7 422**												
1	2 422	.	.	.	.	.	.	4	9 355	2	3 074	6	12 429
		8	**69 060**	**7**	**45 065**	**15**	**114 125**	**5**	**17 841**			**13**	**27 622**
4	5 968	7	61 260	2	13 260	9	74 520	3	11 841	8	9 781	11	21 622
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
		3	**21 000**			**3**	**21 000**	**9**	**25 768**			**14**	**34 785**
.	.	2	14 000	.	.	2	14 000	4	12 591	5	9 017	9	21 608
		1	**7 873**			**1**	**7 873**	**4**	**11 730**			**6**	**14 456**
1	2 080	.	.	.	.	.	.	.	.	2	2 726	2	2 726
		5	**53 415**			**8**	**74 035**	**20**	**67 079**			**41**	**98 512**
1	2 155	2	17 415	3	20 620	5	38 035	14	46 679	21	31 433	35	78 112
43	69 040	55	408 446	54	404 381	109	812 827	183	575 728	123	186 829	306	762 557

von Stapel gelaufenen Schiffe bezw. der noch im laufenden Jahre zu beginnenden Neubauten

Marine-Budgets.

Argentinien.

Das Marine-Budget für 1899 stellt sich auf 68 543 053 Francs (etwa 55 Mill. Mark) gegen 59 139 399 Francs im Vorjahre. Hiervon entfallen 6 922 200 Francs auf Gebühren der Offiziere, 17 084 400 Francs auf Löhnungen zc. für die Mannschaft, 21 741 600 Francs auf Neubauten und Ausrüstungen und 5 167 920 Francs auf Ausgaben der See-Arsenale.

Dänemark.

Der Marine-Etat für 1899/1900 schließt mit einer Gesammtsumme von 7 277 771 Kronen (= rund 8 Mill. Mark) ab.

Die wesentlichsten Ausgaben sind:

Geldverpflegung für das Personal der Flotte	793 822	Kr.
Werften, Löhne und Materialbeschaffung . .	2 973 744	„
Ausrüstung der Schiffe	992 500	„
Befeuerung der Fahrwasser	1 023 679	„
Armirung von „Herluf Trolle“	200 000	„

Deutschland.

Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine auf das Rechnungsjahr 1899.

A. Fortdauernde Ausgaben.

Kapitel	Titel		Mark
45	1 und 2	Marinekabinet und Oberkommando	38 465
46	1 bis 9	Reichs-Marine-Amt	1 248 255
47	1 bis 5	Seewarte und Observatorien	298 605
48	1 bis 5	Stationsintendanturen	301 575
49	1 bis 3	Rechtspflege	35 630
		Seite . . .	1 922 530

Kapitel	Titel		Mark
		Uebertrag . . .	1 922 530
50	1 bis 3	Seelsorge und Garnisonschulwesen	78 496
51	1 bis 33	Geldverpflegung der Marinetheile	15 521 296
52	1 bis 4	Betrieb der Flotte	16 099 825
53	1 bis 5	Naturalverpflegung	941 727
54	1 bis 4	Bekleidung	285 489
55	1 bis 7	Garnisonverwaltungs- und Serviswesen . .	2 235 534
56		Wohnungsgeldzuschuß	1 195 414
57	1 bis 8	Sanitätswesen	1 116 560
58	1 bis 3	Reise-, Marsch- und Frachtkosten	2 321 252
59	1 bis 7	Bildungswesen	236 680
60	1 bis 10	Instandhaltung der Flotte und der Werftanlagen	19 214 701
61	1 bis 23	Waffenwesen und Befestigungen	6 201 736
62	1 bis 3	Kassen- und Rechnungswesen	467 430
63	1 bis 7	Küsten- und Vermessungswesen	501 299
64	1 bis 10	Verschiedene Ausgaben	763 150
		Summe A	69 103 119

B. Einmalige Ausgaben.

1. Ordentlicher Etat.

Kapitel	Titel		Mark
6	1	Zum Bau des Großen Kreuzers „Fürst Bismarck" 5. und Schlußrate	4 250 000
	2	Zum Bau des Linienschiffes „Kaiser Wilhelm II." 4. und Schlußrate	4 270 000
	3	Zum Bau des Linienschiffes „Ersatz König Wilhelm", 3. Rate	4 000 000
	4	Zum Bau des Linienschiffes A, 2. Rate . .	5 500 000
	5	" " " " B, 2. " . .	5 500 000
	6	" " " Großen Kreuzers A, 2. Rate	2 725 000
	7	" " " Kleinen " A, 2. "	2 120 000
	8	" " " " " B, 2. "	2 120 000
	9	" " " Kanonenbootes „Ersatz Wolf", 2. und Schlußrate	750 000
	10	" " " Kanonenbootes „Ersatz Habicht", 2. und Schlußrate .	750 000
	11	" " " Linienschiffes C, 1. Rate . .	2 000 000
		Seite . . .	33 985 000

Kapitel	Titel		Mark
		Uebertrag . . .	33 985 000
6	12	Zum Bau des Linienschiffes D, 1. Rate . .	2 000 000
	13	= = = = E, 1. = . .	2 000 000
	14	= = = Kleinen Kreuzers C, 1. Rate	1 000 000
	15	= = = = = D, 1. =	1 000 000
	16	= = einer Torpedobootsdivision, 2. und Schlußrate	2 201 000
	17	= = = Torpedobootsdivision, 1. Rate	2 400 000
	18	Zur artilleristischen Armirung des Linienschiffs „Kaiser Friedrich III." 5. und Schlußrate	500 000
	19	Desgl. des Großen Kreuzers „Fürst Bismarck", 5. Rate	750 000
	20	Desgl. der Großen Kreuzer „Hertha", „Viktoria Louise" und „Freya", 5. und Schlußrate	250 000
	21	Desgl. des Linienschiffes „Kaiser Wilhelm II.", 4. Rate	1 000 000
	22	Desgl. der Großen Kreuzer „Vineta" und „Hansa", 4. und Schlußrate	500 000
	23	Desgl. des Linienschiffes „Ersatz König Wilhelm", 3. Rate	1 000 000
	24	Desgl. der Linienschiffe A und B, 2. Rate	2 000 000
	25	Desgl. des Großen Kreuzers A, 2. Rate .	500 000
	26	Desgl. der Kleinen Kreuzer A und B, 2. Rate	900 000
	27	Desgl. der Kanonenboote „Ersatz Wolf" und „Ersatz Habicht", 2. und Schlußrate . .	580 000
	28	Desgl. einer Torpedobootsdivision, 2. und Schlußrate	296 000
	29	Desgl. der Linienschiffe C, D und E, 1. Rate	1 500 000
	30	Desgl. der Kleinen Kreuzer C und D, 1. Rate	300 000
	31	Desgl. einer Torpedobootsdivision, 1. Rate	213 000
	32	Zur Torpedoarmirung des Linienschiffes „Kaiser Wilhelm II.", 3. und Schlußrate	120 000
	33	Desgl. des Großen Kreuzers „Fürst Bismarck", 3. und Schlußrate	130 000
	34	Desgl. des Linienschiffes „Ersatz König Wilhelm", 2. Rate	300 000
		Seite . . .	55 425 000

Kapitel	Titel		Mark
		Uebertrag . . .	55 425 000
6	35	Desgl. des Großen Kreuzers A, 2. Rate .	160 000
	36	Desgl. der Kleinen Kreuzer A und B, 2. Rate	240 000
	37	Desgl. einer Torpedobootsdivision, 2. und Schlußrate	150 000
	38	Desgl. der Linienschiffe A und B, 1. Rate	300 000
	39	Desgl. der Kleinen Kreuzer C und D, 1. Rate	80 000
	40	Desgl. einer Torpedobootsdivision, 1. Rate	300 000
	41	Zur Ausrüstung älterer Schiffe mit Maschinenkanonen, 3. Rate	500 000
	42	Zur Beschaffung von Handwaffen	240 000
	43	Zum Neubau eines Bureaugebäudes für das Schiffbauressort der Werft zu Kiel, 2. und Schlußrate	60 000
	44	Zur Vergrößerung der Maschinenbauwerkstatt auf der Werft zu Kiel, 2. und Schlußrate	100 000
	45	Zur Vergrößerung des Werftkrankenhauses zu Wilhelmshaven einschl. der inneren Ausstattung, 2. und Schlußrate	60 000
	46	Zur Herstellung von Schutzdächern für Maschinen des Schiffbauressorts 2c. . .	143 000
	47	Zum Bau eines Magazins für Scheinwerfer auf der Werft zu Kiel	90 000
	48	Zum Bau eines Dockpontons	130 000
	49	Zu Neu- und Ergänzungsbauten geringeren Umfangs für die Werft zu Kiel	126 000
	50	Zum Neubau der Mechanikerwerkstatt auf der Werft zu Wilhelmshaven	139 000
	51	Zur Beschaffung von 2 Reserve-Ebbe- und Fluththoren für dieselbe Werft, 1. Rate	70 000
	52	Zur Vergrößerung eines Torpedolagerhauses auf derselben Werft	105 500
	53	Zur Vergrößerung der Schmiede- und Schlosserwerkstatt auf derselben Werft durch einen westlichen Anbau, einschl. Inventar, 1. Rate	41 000
	54	Zu Neu- und Ergänzungsbauten geringeren Umfangs für die Werft zu Wilhelmshaven	67 000
		Seite . . .	58 526 500

Kapitel	Titel		Mark
		Uebertrag . . .	58 526 500
6	55	Zum Ankauf und Ausbau des Pfandgrabens zu Danzig für die dortige Werft	97 000
	56	Zur Herstellung von Anschlußgeleisen für das zu Lagerplätzen für Materialien zur Schiffskesselheizung bestimmte Gelände des früheren Forts Bousmard bei Neufahrwasser	28 000
	57	Zur Grundreparatur der Gleitbahnen der Horizontalslips auf der Werft zu Danzig, 1. Rate	20 000
	58	Zu Neu- und Ergänzungsbauten geringeren Umfangs für die Werft zu Danzig . . .	56 000
	59	Zum Bau eines Geschoßschuppens in Diedrichsdorf, 1. Rate	14 000
	60	Zum Bau eines Geschoßschuppens und eines Magazins für Schnellladeamunition in Wilhelmshaven, 1. Rate	95 700
	61	Zur Ausführung von Retablissementsbauten in Küstenbefestigungen	8 000
	62	Zum Neubau des Abnahme- und Torpedolagerhauses der Torpedowerkstatt zu Friedrichsort	75 000
	63	Zur Vergrößerung des Bootsschuppens und des zugehörigen Slips auf dem Minendepot zu Friedrichsort	32 300
	64	Zum Bau eines Kasernements für die II. Werftdivision in Wilhelmshaven, 3. und Schlußrate	380 000
	65	Zum Bau einer Deckoffizierschule in Wilhelmshaven, einschl. Inventar, 3. Rate .	300 000
	66	Zum Bau einer katholischen Garnisonkirche in Cuxhaven, einschl. Grunderwerb . .	78 000
	67	Desgl. in Wilhelmshaven, 1. Rate	200 000
	68	Zur Gewährung von Zulagen an den Kommandanten zu Helgoland rc.	27 000
	69	Zur Gewährung von Beihülfen an die Gemeinden Gaarden und Ellerbek	25 000
		Seite . . .	59 962 500

Kapitel	Titel		Mark
		Uebertrag . . .	59 962 500
6	70	Beitrag zu den Herstellungskosten einer elektrischen Leuchtfeueranlage auf Helgoland	48 000
		Summe B 1	60 010 500
		Hiervon ab Zuschuß des außerordentlichen Etats	29 579 000
		Bleibt Summe B 1 . . .	30 431 500

2. Außerordentlicher Etat.

Kapitel	Titel		Mark
13	1	Zur Verstärkung der Hafenbefestigung von Kiel, 3. Rate	300 000
	2	Zum Bau von 2 großen Trockendocks auf der Werft zu Kiel, einschl. Grunderwerb, 4. Rate	4 000 000
	3	Zuschuß zu den einmaligen Ausgaben im ordentlichen Etat	29 579 000
		Summe B 2	33 879 000
		Hierzu Summe B 1 . . .	30 431 500
		Summe B	64 310 500

Zusammenstellung.

	Mark
Summe A	69 103 119
Summe B	64 310 500
Gesammtausgabe . . .	133 413 619

Die Einnahmen der Marineverwaltung aus Miethen, Pachtgeldern, Veräußerung von Grundstücken, Verkauf von Karten, Lootsen- und Schleusengebühren, Strafgeldern rc. (Kapitel 10, Titel 1 bis 10) sind festgesetzt auf 659 117

Durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 14. März 1899 ist eine Neuorganisation der obersten Marinebehörden erfolgt.

Die Behörde „Oberkommando der Marine“ kam in Fortfall; den Oberbefehl übernahm, wie bei der Armee, Seine Majestät der Kaiser. Die bisherige Admiralstabsabtheilung des Oberkommandos wurde selbständig mit der Bezeichnung „Admiralstab der Marine“. An der Spitze dieser Behörde, die ihren Sitz in Berlin hat, steht der Chef des Admiralstabes der Marine. Dieser ist direkt Seiner Majestät dem Kaiser unterstellt. Seiner Majestät dem Kaiser wurden ferner direkt unterstellt die

Chefs der Marinestationen, der Inspekteur des Bildungswesens, der Chef des I. Geschwaders und der Chef des Kreuzergeschwaders. Neugeschaffen wurde die Stelle eines Generalinspekteurs der Marine.

Die gesetzliche Regelung fand diese Neuorganisation durch einen Marine-Nachtragsetat; eine Erhöhung der Ausgaben trat infolge dieser Neuorganisation nicht ein. Der Nachtragsetat enthielt eine Neuforderung von 400 000 Mark als erste Rate zur Verlegung des Kohlenhofs der Werft zu Kiel und zur Erweiterung dieser Werft durch einen Gebietsaustausch.

Frankreich.

Bewilligtes Marine-Budget für 1899.

		Francs
Titel I. Persönliche Ausgaben. Gehälter und Besoldungen		77 248 310
Titel II. Arbeitslöhne		33 654 500
Titel III. Sachliche Ausgaben. Arbeit und Lieferung		173 019 300
Von dieser Summe entfallen auf:		
Ankäufe für Neubauten	36 812 200	
Ankauf neuer Schiffe von Privatwerften	40 906 600	
Reparatur von Schiffen	9 625 000	
Ausrüstung der Flotte	9 340 500	
Ausgaben für Artillerie	18 192 000	
Proviantbeschaffung	23 535 930	
Titel IV. Verschiedene Ausgaben		19 678 400
Zusammen		303 600 510

(= rund 243 Mill. Mark).

Großbritannien.

Der Marine-Etat Großbritanniens für das Rechnungsjahr 1899/1900 schließt mit einem Gesammtbetrage von 26 594 500 £ = rund 542½ Mill. Mark ab und ist um 2 816 100 £ höher als der Etat des Vorjahres.

Die Ausgaben vertheilen sich auf:

A. Für aktiven Dienst		24 302 000 £
davon:		
Gehälter, Löhnungen	5 242 700 £	
Verpflegung u. Bekleidung	1 606 700 „	
Seite		24 302 000 £

	Uebertrag . . .	24 302 000 £
Schiffbau, Reparaturen, Instandhaltung 2c. . . .	12 817 000 £	
Armirung	2 710 800 „	
Land- und Wasserbauten .	795 100 „	
B. Für nicht aktiven Dienst (Halbsold, Wartegelder, Pensionen)		2 232 200 „
C. Besondere Ausgaben für den Kolonialdienst (Beitrag zur Unterhaltung der Streitkräfte in den Australischen Gewässern) . .		60 300 „
	wie oben . . .	26 594 500 £

Von der Mehrausgabe gegen das Vorjahr von 2 816 100 £ entfallen allein auf den Titel Schiffbau, Reparaturen, Instandhaltung 2c. 2 016 000 £, während sich der Rest auf die übrigen Titel vertheilt.

Gefordert wurden die ersten Raten für den Bau von 2 Linienschiffen, 2 Panzerkreuzern, 3 kleinen Kreuzern, 2 Sloops und 2 Torpedobooten.

Italien.

Marine-Budget für 1899/1900.

I. Ordinarium.

a) Allgemeine Ausgaben (Marineministerium)	1 337 000	Lire
b) Versorgungsauslagen	4 991 000	„
c) Auslagen für die Handelsmarine	7 523 866	„
d) Auslagen für die Kriegsmarine	93 975 460	„

Hiervon entfallen auf:

Löhne an Mannschaften	12 400 000 Lire
Proviantbeschaffung	7 650 000 „
Heizmaterial für Schiffe	3 500 000 „
Instandhaltung der Flotte	13 150 000 „
Artillerie und Waffenwesen	10 623 025 „
Schiffsneubauten	23 000 000 „

II. Extraordinarium.

a) Allgemeine Auslagen	20 000	„
b) Auslagen für die Kriegsmarine	1 300 000	„
c) Indiensthaltungskosten	3 000 000	„
d) Pacht von Krongütern	3 278 522,38	„
Zusammen . . .	115 425 848,38	Lire

(= rund 92,3 Mill. Mark).

Japan.

Nach dem japanischen Haushaltsetat für das Rechnungsjahr 1899/1900 betragen:

	Yen
a) die ordentlichen Ausgaben für die Marine	15 123 166
b) die außerordentlichen Ausgaben für die Marine .	36 044 497
Mithin zusammen . . .	51 167 663

(= rund nach Silberwährung 102 1/2 Mill. Mark.)

Für das Jahr 1898/99 hatten die Ausgaben 11 130 598 bezw. 67 476 591, zusammen 78 607 189 Yen, gleich rund 330 Millionen Mark betragen.

Von den außerordentlichen Ausgaben entfallen auf den Titel Vergrößerung der Marine 33 862 066 Yen.

Niederlande.

Das niederländische Marinebudget für das Jahr 1899 beziffert sich auf 15 830 424 Gulden (gleich rund 27 Millionen Mark), wovon auf die einzelnen Budgetkapitel nachfolgende Beträge entfallen:

	Gulden
a) Kosten der Verwaltung	364 344
b) Löhnung des Personals ꝛc.	4 227 318
c) Pensionen ꝛc.	1 998 369
d) Materialkosten, Schiffbauten ꝛc.	6 812 410
e) Lootsen- und Betonnungswesen	2 427 983
Zusammen wie oben . . .	15 830 424

Unter den Schiffbaukosten sind 100 000 Gulden als erste Rate für den Bau eines Panzerschiffs des Typs „Koningin Regentes“ eingestellt.

Für das Rechnungsjahr 1900 fordert der Budgetvoranschlag für die Marine 15 959 262 Gulden (gleich rund 27 130 000 Mark).

Für Neubauten sind in den Etat eingestellt die ersten Raten zum Bau eines Panzerschiffs auf der Staatswerft in Amsterdam, eines Kanonenboots und dreier Torpedoboote. Letztere, vom Typ des für Oesterreich in England gebauten Torpedoboots „Boa“, sollen im Auslande in Bestellung gegeben werden.

Norwegen.

Der Marinebudgetvoranschlag für das Verwaltungsjahr 1899/1900 schließt mit einer Gesammtsumme von 3 894 602 Kronen
(= rund 4 200 000 Mark) ab.

Davon entfallen auf:

	Kronen
Löhnungen	902 500
Ausrüstung und Uebungsfahrten	409 500
Neubauten	590 000
Instandhaltung der Schiffe	254 000
Leuchtfeuer und Küstenbezeichnung	754 767

Der für Neubauten ausgeworfene Betrag soll verwendet werden zur Fertigstellung der Torpedoboote 1. Kl. Nr. 7 und 8 und zum Neubau des Torpedobootes Nr. 9 desselben Typs sowie für den Bau von drei großen armirten Dampfbarkassen und eines Transportschiffes.

Oesterreich-Ungarn.

Budget der k. k. Kriegsmarine für das Jahr 1899.

		Gulden
I. Ordentliches Erforderniß		11 095 260
Die wesentlichsten Ausgaben dieses Titels sind:		
Gagen	1 575 610	
Löhnungen und Bekleidungsgelder	1 292 060	
Dienst zu Lande	822 910	
Dienst zur See	1 584 000	
Instandhaltung, Ersatz und Betrieb des Flottenmaterials	3 961 260	
Waffenwesen	315 000	
Land- und Wasserbauten	288 480	
Versorgungsauslagen	901 850	
II. Außerordentliches Erforderniß		5 746 000
Davon für:		
Instandhaltung, Ersatz und Betrieb des Flottenmaterials	3 715 000	
Waffenwesen	1 711 000	
Land- und Wasserbauten	300 900	
Zusammen		16 841 260

(= rund 33 1/2 Mill. Mark.)

Gefordert wurden die ersten Raten zum Bau eines Schlachtschiffes von 8000 t Dpl. und eines Torpedokreuzers von 2350 t Dpl.

Portugal.

Der Marine-Budgetvoranschlag für 1898/99 führt auf

		Milreis
I. Im Ordinarium		3 050 595,330
davon: Marineministerium	53 983,720	
Flotte	1 699 355,500	
Marinearsenal	769 041,100	
II. Im Extraordinarium		37 775,800
Mithin zusammen		3 088 371,130

(= rund 13 900 000 Mark).

Rumänien.

Der Budgetvoranschlag für 1899 fordert 1 599 070 Lire (= rund 1 275 000 Mark) für die Kriegsmarine, die sich, wie folgt, vertheilen:

84 315 Lire für das Flottillenkommando,
773 040 „ für die maritime bezw. Donau-Division, für das Mannschaftsdepot und die Flottillenschule,
371 215 „ für das Hafeninspektorat,
170 500 „ für das Flottillenarsenal,
200 000 „ für das Flottillenmaterial.

Rußland.

Der Marine-Etat für 1899 schließt mit einer Summe von 84 065 000 Rubeln (= rund 269 Mill. Mark) ab).

Die Hauptausgaben sind:

	Rubel
Gehälter des Personals am Lande in der Front	4 453 211
Indiensthaltungen	11 758 775
Torpedo-, Artillerie-, Minenwesen	6 238 217
Schiffbau	25 490 054
Reparatur von Schiffen	8 159 144
Fabriken und Werften	4 173 925
Für Libau	3 200 000
Für Wladiwostok	3 000 000

Schweden.

Nach dem Voranschlag für das Jahr 1900 betragen die Ausgaben für das Marinedepartement im

Ordinarium	7 509 940 Kronen
Extraordinarium	8 064 760 "
Insgesammt . . .	15 574 700 Kronen

(= rund 17 500 000 Mark).

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Marine-Etat für 1899/1900.

		Dollar
1.	Besoldungen	13 500 171
2.	Verschiedene nicht unter 1 fallende persönliche Ausgaben	510 000
3.	Navigationsbureau	505 125
4.	Artilleriebureau	3 143 124
5.	Ausrüstungsbureau	2 765 455
6.	Bureau der Werften und Docks (Unterhaltung der Werften und Docks)	453 442
7.	Bureau der Werften und Docks (Vergrößerung der Werftanlagen, Neubau von Docks)	5 465 286
8.	Neu- und Umbauten in der Marineakademie Annapolis	720 000
9.	Ausbau des Observatoriums ebendaselbst	10 000
10.	Ausgaben für Krankenpflege, Ausbau von Lazarethen 2c.	192 500
11.	Proviantbeschaffung und Verwaltung	3 220 432
12.	Bureau für Schiffbau und Reparaturen	3 273 407
13.	Bureau für Maschinenbau	1 209 200
14.	Unterhaltung der Marineakademie	195 152
15.	Marineinfanterie	2 544 270
16.	Vergrößerung der Marine	10 392 402

und zwar:

	Dollar
Baurate für 1899/1900 für die bereits in Bau befindlichen und neu bewilligten Schiffe	5 992 402
für Panzerung und Armirung	4 000 000
für innere Ausrüstung der Schiffe . . .	400 000

Zusammen . . .	48 099 966

(= rund: $204^1/_2$ Mill. Mark).

Neu bewilligt sind durch den Etat für 1899/1900:

3 Schlachtschiffe . .	von etwa	13 500 t	Deplacement,
3 Panzerkreuzer . .	= =	12 000 =	=
6 geschützte Kreuzer	= =	2 500 =	=

Ferner ist der Marineminister ermächtigt worden den Kontrakt für den Bau zweier Unterwasserboote des Typs „Holland" abzuschließen.

Als Bausummen, ausschließlich Panzerung und Armirung sind die folgenden Höchstbeträge festgesetzt worden:

für die Schlachtschiffe	je 3 600 000	Dollar,
= = Panzerkreuzer	= 4 000 000	=
= = Geschützten Kreuzer . .	= 1 141 800	=

Die Kriegsflotten der Welt.

Abgeschlossen am 1. Oktober 1899.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Argentinien.							
Küstenpanzerschiffe.							
Almirante Brown	Kasemattschiff	80	73	15	6,4	4200	X SK 15, IV SK 12, VIII SK 5,7, II M, II TL
Panzerkanonenboote.							
Los Andes .	Monitor.	74	56,7	13	2,9	1535	II 28, II 12, IV M
La Plata . .	„	75	„	„	„	„	„
*Libertad . .	Küst. Vertheid. Schiff	90	70	13,5	4,0	2300	II 24, IV SK 12, IV SK 4,7 II SK 3,7, II M, II TL
Independencia	„	91	„	„	„	„	„
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
*Garibaldi . .	Panzerkreuzer	95	100	18	7,2	6840	II 25,4, X SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL.
San Martin .	„	96	„	„	„	„	IV SK 20, X SK 15, VI SK 12, XII SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
General Belgrano	„	97	„	18,1	7,3	6882	IV 25,4 XIV SK 15, II SK 7,5, X SK 5,7, XII M, IV TL
Pueyrredon .	„	98	„	18	„	6840	wie Garibaldi
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Patagonia . .	Kreuzer	85	68	10	3,9	1530	I 25,4, III 15, VI SK 3,7, X M
*Veinte y cinco (25) de Mayo	„	90	100	13,1	4,9	3200	II 21, VIII SK 12, XII SK 4,7, XII SK 3,7, III TL
*Nueve (9) de Julio	„	92	107,9	13,4	6,3	3570	IV SK 15, VIII SK 12, XII SK 4,7, XII SK 3,7, II M, V TL
*Buenos Aires	„	95	120,7	14,3	5,3	4500	II SK 20, IV SK 15, VI SK 12 XVI SK 4,7, VIII SK 3,7, V TL
Kanonenboote.							
Parana . . .	Kanonenboot	74	48,0	7,6	3,6	550	II SK 12, II M
Uruguay . . .	„	„	„	„	„	„	„

Rubrik Armirung: Die römische Zahl bedeutet die Anzahl, die arabische Zahl das Kaliber der Geschütze in cm,

SK bedeutet Schnellladekanone,
V " Vorderlader,
M " Mitrailleuse, Revolver-Kanone u. Maschinengewehr,
TL " Torpedolanzireinrichtung,
▲ " über Wasser,
▼ " unter Wasser,
Spier " Spierentorpedo,
Hb " Haubitze,
l " leichtes Geschütz (kleinen Kalibers).

Rubriken Panzerung: Unter Thurmpanzerung ist die Panzerung der Geschützthürme zu verstehen.

Es ist überall die größte Panzerstärke der betreffenden Panzerung angegeben.

E bedeutet Eisen,
S " Stahl,
C " Compound.

" Indizirte Pferdekräfte und Fahrgeschwindigkeit: Es ist angegeben die bei der offiziellen Abnahme-Probefahrt erreichte höchste Geschwindigkeit durchschnittlich pro Stunde nebst den dabei indizirten Pferdekräften bezw. die kontraktlich stipulirten Leistungen. 1 Kn (Knoten) oder 1 Sm (Seemeile) = 1852 m.

Rubrik Aktionsradius: Die mit dem normalen Kohlenvorrath zurückzulegende Dampfstrecke; wenn nicht anders angegeben bei 10 Sm Fahrt.

" Bemerkungen: Hier ist bei den Torpedofahrzeugen und Booten, soweit bekannt, die Bauwerft angegeben.

Im Texte bedeutet eine Zahl in Klammer wie (78) hinter dem Schiffsnamen das Jahr des Stapellaufs.

Weitere Abkürzungen im Text:

Dpl bedeutet Deplacement,
Schr " Schraube.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

Argentinien.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Almirante Brown	Kasematt-schiff	80	73	15	6,4	4200	X SK 15, IV SK 12, VIII SK 5,7, II M, II TL

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Los Andes .	Monitor.	74	56,7	13	2,9	1535	II 28, II 12, IV M
La Plata . .	„	75	„	„	„	„	„
*Libertad . .	Küst. Vertheid. Schiff	90	70	13,5	4,0	2300	II 24, IV SK 12, IV SK 4,7 II SK 3,7, II M, II TL
Independencia	„	91	„	„	„	„	„

Große Kreuzer.

Panzerkreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Garibaldi . .	Panzer-kreuzer	95	100	18	7,2	6840	II 25,4, X SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL.
San Martin .	„	96	„	„	„	„	IV SK 20, X SK 15, VI SK 12, XII SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
General Belgrano	„	97	„	18,1	7,3	6882	IV 25,4 XIV SK 15, II SK 7,5, X SK 5,7, XII M, IV TL
Pueyrredon .	„	98	„	18	„	6840	wie Garibaldi

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Patagonia . .	Kreuzer	85	68	10	3,9	1530	I 25,4, III 15, VI SK 3,7, X M
*Veinte y cinco (25) de Mayo	„	90	100	13,1	4,9	3200	II 21, VIII SK 12, XII SK 4,7, XII SK 3,7, III TL
*Nueve (9) de Julio	„	92	107,9	13,4	6,3	3570	IV SK 15, VIII SK 12, XII SK 4,7, XII SK 3,7, II M, V TL
*Buenos Aires	„	95	120,7	14,3	5,3	4500	II SK 20, IV SK 15, VI SK 12 XVI SK 4,7, VIII SK 3,7, V TL

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Parana . . .	Kanonen-boot	74	48,0	7,6	3,6	550	II SK 12, II M
Uruguay . . .	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
38 S	229	203	.	2	650	5 300	13,7	4300	380	
	C									
25	150	178	200	2	120	750	9,0	2880	120	
C										
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
51 S	203 C	.	203 C	„	230	2 780	14,2	4500	230	
„	„	.	„	„	„	„	„	„	„	
37	150	150	150	2	500	13 384	19,9	12000	500	
S										
„	„	„	„	„	„	12 436	19,7	„	„	
„	„	„	„	„	„	13 000	20,0	„	„	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
25 S	.	.	.	2	350	2 400	13,0		162	
127 S	.	.	.	„	300	13 800	22,4	5000	300	
112 S	.	.	.	„	350	14 500	22,7	„	320	
127 S	.	.	.	„	550	17 000	24,0	„	400	
.	.	.	.	1	.	475	11,0	.	90	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Constitucion .	Kanonen-	75	32,3	9,2	2,3	400	I 23
Pilcomayo . .	boot	=	=	=	=	=	=
Republica . .	=	=	=	=	=	=	=
Bermejo . . .	=	76	=	=	=	=	=
Argentina . .	=	83	58,6	8,2	4,0	820	I 15, VI 7,5, IV M
Torpedofahrzeuge.							
Espora . . .	Torpedo-kanonenbt.	90	64,0	7,6	2,6	550	II SK 7,5, I SK 6,5, II SK 4,7, II M, V TL
Patria	Torpedo-kreuzer	93	76	9,4	3,0	1070	II SK 12, IV SK 6,5, II SK 4,7, II M, V TL
Corrientes . .	Torpedo-	96	58	5,9	1,7	280	I SK 7,5, III SK 5,7, II M, III TL
Entre Rios .	boots-	=	=	=	=	=	=
Missiones . .	zerstörer	=	=	=	=	=	=
Santa Fé . .	=	i B	=	=	=	=	=
Torpedoboote.							
Commodore Py	Hochsee-torpedo-	90	45,9	4,4	1,5	110	III SK 4,7, III TL
Murature . .	boote	91	=	=	=	=	=
Bathurst . . .	Torpedo-	90	39,6	4,0	1,8	85	II SK 4,7, II TL
Buchardo . .	boot 1. Kl.	bis	=	=	=	=	=
Jorge	=	91	=	=	=	=	=
King	=	=	=	=	=	=	=
Pinedo	=	=	=	=	=	=	=
Thorne	=	=	=	=	=	=	=
Alerta	=	80	30,5	3,8	=	52	II M, III TL
Centella . . .	=	bis	=	=	=	=	=
Ferré	=	82	=	=	=	=	=
Py	. .	=	=	=	=	=	=
8 Stück (Nr. 3 bis 10)	Torpedo-boote 2. Kl.	90	18,0	2,8	0,9	16	I SK 3,7, I TL
2 Stück (Nr. 1 bis 2)	=	81	18,4	2,3	1,1	=	Spier
4 Stück (Nr. 1 bis 4)	Vedette-boote	75	16,8	.	.	.	Spier
Fultin	Minenboot	96	.	.	.	100	.
Schulschiffe.							
Presidente Sarmiento	Schulschiff	97	80,8	13,1	5,6	2750	V SK 12, II SK 8,7, IV SK 5,7, IV SK 4,7, IV M, II TL
Maipu	Torpedo-schulschiff	80	77,4	9,2	2,6	1100	I 12, III 7,5, II M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	42	430	9,5	.	40	dienen Transportzwecken auf den Flüssen. Geschütze sollen entfernt werden.
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	1	220	850	12,0	.	120	
.	.	.	.	2	100	3448	19,8	2000	124	
.	.	.	.	=	288	5040	20,0	4000	159	Yarrow
.	.	.	.	=	80	4000	27,4	2500	54	
.	.	.	.	=	=	=	26,7	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	27,1	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	27,0	=	=	
.	.	.	.	2	22	1500	24,5	.	27	Thornycroft
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	1	15	1200	23	.	15	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	bis	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	24	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	10	600	19	.	14	
.	.	.	.	=	=	=	bis	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	20	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	1,25	230	17,0	.	10	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Thornycroft
.	.	.	.	.	.	60	12,5	.	.	
.	.	.	.	1	.	150	.	.	.	
.	.	.	.	1	300	2000	13,5	6000 / 8	400	
.	.	.	.	Rad	.	1900	14,0	.	80	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Resguardo	Aviso	84	30,5	5,5	1,1	115	1 l. Gesch
Vigilante	=	=	=	=	=	=	=
						netto Reg t	
Guardia Nacional .	Transport-	90	111,3	12,6	.	1982	.
Rio Santa Cruz . .	schiff	69	92,1	12,0	.	1680	.
Primo (1) de Mayo .	=	93	61,0	9,2	3,4	640	.
						Dpl	
Azoparbo	=	84	40,9	7,0	2,3	300	.
Ushuaia	Vorrathsschiff	86	43,0	7,0	.	402	.

Ferner: 5 Fluß-Raddampfer („Alvear", „Caguayu", „General Paz", „Limay", „Teuco") Dpl 594); Zolldampfer „Argentino", „Gaviota", „Golondrina", „Mendoza"; Rad-

Von der argentinischen Regierung sind angekauft und sollen

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
						netto Reg t	
Pampa	.	95	118,9	14,0	.	3224	.
Chaco	.	95	=	=	.	2497	.

Belgien.

Projektirt ist der Bau von 2 Monitors und 4 Torpedobootszerstörern.

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
						netto Reg t	
Ville d'Anvers . . .	Aviso	85	64	9	.	414	.

Ferner die Segelschiffe „Ville de Bruges" und „Ville d'Ostende".

Der belgischen Regierung gehören folgende **Postdampfer**, die

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Emeraude	Postdampfer	58	51,5	6,1	.	88	.
Belgique	=	63	55,5	6,5	.	107	.
Ville de Douvres . .	=	86	82,8	8,8	.	495	.
Prince Albert	=	=	82,8	8,8	.	497	.
Princesse Henriette .	=	88	91,5	11,6	.	624	.
Princesse Joséphine.	=	=	91,5	11,6	.	637	.
La Flandre	=	=	82,8	8,8	.	495	.
Leopold II.	=	92	103,7	11,6	.	798	.
Marie Henriette . . .	=	93	103,7	11,6	.	831	.
Rapide	=	95	91,5	11,6	.	767	.
Princesse Clémentine	=	96	104,1	11,5	.	902	.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	17	168	9,0	.	20	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	..	.	.	1	.	1850	14,0	.	130	
.	.	.	.	„	.	1200	11,0	.	100	
.	.	.	.	„	.	650	11,0	.	60	
.	.	.	.	„	.	600	12,0	.	40	
.	.	.	.	„	.	. .	.	.	.	

10 Kn. Fahrgeschwindigkeit; 2 Segelschiffe („Eastern Star", Dpl 1081; „Entreprise", dampfer „Puerto de Buenos Ayres".

als Hülfskreuzer Verwendung finden die Handelsdampfer:

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	„	.	.	.	.	.	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	200	.	.	130	Jungenschulschiff, gleichzeitig Fischereischutz.

von Marineoffizieren befehligt sind:

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	.	Rad	100	.	.	.	
.	.	.	.	.	„	160	13,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	600	19,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	„	„	.	.	
.	.	.	.	.	„	950	21,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	„	„	.	.	
.	.	.	.	.	„	650	19,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	1250	21,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	1300	21,5	.	.	
.	.	.	.	.	„	1040	21,0	.	.	
.	.	.	.	.	„	1400	21,5	.	.	

Brasilien.

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
*Riachuelo . .	Schlachtschiff	83 / 95	93	15,9	5,9	5700	IV 23, VI SK 12, II SK 4,7, XV M, V TL
Vinte e quatro (24) de Mayo (fr. Aquidaban)	=	85 / 97	85,4	=	5,7	5000	IV SK 20, IV SK 12, VIII SK 5,7, XII M, V TL (II ▼)

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Marechal Deodoro	Küst. Vertheid. Schiff	98	81,5	14,6	4,0	3162	IV 23, II Hb 15, IV SK 12, IV SK 5,7, II SK 3,7, II M, II TL ▼
Marechal Floriano	=	99	=	=	=	=	=

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Bahia	Monitor	65	53,6	10,7	2,4	1000	II V 18, II M
Alagoas . . .	=	67 / 86	36,6	8,5	1,5	340	I V 18, II M
Piauhy	=	68 / 87	=	=	=	=	=
Rio Grande .	=	67 / 86	=	=	=	=	=
Maranhao . .	=	i B	42,0	10,0	1,7	470	II SK 12, I SK 6,5, V M
Para	=	=	=	=	=	=	=

Schwimmende Batterien „Brasil" (66) Dpl 1518, Armirung IV 18, IV 12,7,

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Almirante Tamandare	Kreuzer	90	89,7	14,0	6,0	4537	X SK 15, II SK 12, VIII M, VIII TL
Almirante Barroso	=	96	100,7	13,3	5,1	3450	VI SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, III TL
Benjamin Constant	=	92	74,0	14,0	6,0	2750	IV SK 15, VIII SK 12, II SK 7,5, II SK 3,7, IV M, IV TL
Quinze (15) de Novembro	=	=	64,0	10,7	3,9	1300	VI SK 12, IV SK 5,7, V M, IV TL

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
50 S	279 C	.	254 C	2	840	7300	16,7	6000	390	
〃	〃	〃	〃	〃	800	6200	15,8	6300	388	
45 S	350 S	72 S	220 S	2	236	3400	15,0	4000	200	
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
.	114 C	.	140 C	2	120	1640	9,5	.	125	
.	114 C	.	114 C	2	.	180	6,0	.	47	
.	〃	.	〃	〃	.	〃	〃	.	〃	
.	〃	.	〃	〃	.	〃	〃	.	〃	
100 S	167 S	.	150 S	〃	45	880	11,0	.	.	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	.	.	

IV I u. „Lima Barros" (66) Dpl 1450, Armirung II 18, II 12,7, II M.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
38 S	.	.	.	2	750	7500	17,0	.	450	
76 S	.	.	.	〃	850	〃	20,0	8000 / 11	300	
50 S	.	.	.	〃	260	.	15,0	4000	380	Schulschiff
64 S	.	.	.	〃	170	3400	17,4	.	184	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Ungeschützte Kreuzer.							
Tonelero . . .	Kreuzer	73/96	61,0	9,4	4,9	1414	VIII 10, IV SK 3,7, IV M
Paysandu . .	:	77	:	13,0	5,5	1911	IX B 15, VI M
Andrada . . .	:	90	77,4	10,4	:	2600	II SK 12, II SK 7,5, VI SK 5,7, VI SK 3,7, IV TL. I lenkbarer Sims Edison Torpedo
Kanonenboote.							
Parnahyba. .	Kreuzer	78	51,8	8,7	3,5	838	VI 12, II SK 3,7, IV M
Primeiro (1) de Março	:	81	50,9	8,4	3,2	726	VII B 12, IV M
Trinidade . .	:	84	35,1	7,9	2,3	250	IV B 7,5, IV SK 3,7, IV M
Tiradentes . .	:	92	50	9,1	3,3	800	IV SK 12, III SK 5,7, V M, II TL
Taquary . . .	Kanonenboot	65	39,0	5,4	1,1	170	II 32 ℔, II M
Fernandez Vieira		68	36,0	6,2	1,2	137	I B 12, II M
Henrique Dias	:	:	:	:	:	:	:
Vidal de Negreiros	:	:	:	:	:	:	:
Braconnet . .	:	72	34	5,6	1,6	162	I B 12
Lamego . . .	:	69	:	:	:	:	:
Traripe . . .	:	79	40	6,8	1,5	160	I B 15, II M
Iniciadora . .	:	83	35	7,9	1,6	268	II 15, IV SK 5,7, II M
Guarany . . .	:	:	:	:	:	254	II B 12, II M
Marajo . . .	:	85	40	9,7	2,0	450	II 15, II SK 5,7, II M
Cabedello . .	:	86	35	7,8	1,4	200	II 12, IV M
Camocim . .	:	87	:	:	:	210	II SK 7,5, II M
Cananea . . .	:	86	:	:	:	:	:
Carioca . . .	:	87	:	:	:	:	:
Torpedofahrzeuge.							
Gustavo Sampaio	Torpedokanonenbt.	93	60,1	6,1	2,4	500	II SK 20 ℔, IV SK 3,7, III TL
Timbira . . .	Torpedokreuzer	96	76,0	9,2	3,0	1005	II SK 10,5, VI SK 5,7, IV M, III TL
Tupy	:	:	:	:	:	:	:
Tamoyo . . .	:	98	82,0	8,8	:	1060	:
Torpedoboote.							
Araguary . .	Hochsee-Torpedoboot	91	46,0	4,4	1,6	150	II SK 3,7, IV TL
Bento Gonsalves	:	:	:	:	:	:	:
Iguatemy . .	:	:	:	:	:	:	:

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	2400	13,0	.	162	
.	.	.	.	„	.	3000	„	.	250	
.	.	.	.	„	.	3600	17,0	.	300	1893 angekaufter Handelsdampfer
.	.	.	.	1	.	900	11,0	.	147	Torpedoschulschiff
.	.	.	.	„	.	750	9,0	.	142	
.	.	.	.	„	.	280	10,0	.	63	Maschinistenschulschiff
.	.	.	.	2	110	1200	14,7	.	107	
.	.	.	.	Rad	.	120	8,0	.	47	
.	.	.	.	„	.	„	6,0	.	53	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	8,0	.	58	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	2	.	160	6,0	.	„	
.	.	.	.	„	.	240	10,0	.	89	
.	.	.	.	„	.	280	„	.	75	
.	.	.	.	„	.	400	„	.	90	
.	.	.	.	„	.	200	9,0	.	65	
.	.	.	.	„	.	„	8,0	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	2	150	2300	18,0	.	95	Armstrong
.	.	.	.	„	100	6000	22,0	3000	110	Germania-Werft, Kiel
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
.	.	.	.	„	„	7500	22,7	„	„	
.	.	.	.	2	22	1550	25,1 bis 25,8	.	27	Thornycroft
.	.	.	.	„	„	„		.	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„

Name	Gattung	Stapellauf	Länge in m	Breite in m	mittl. Tiefgang in m	Deplacement t	Armirung
Panné	Hochsee-Torpedoboot	93	46,4	5,1	2,1	130	II SK 3,7 III TL
Pedro Affonso	"	"	"	"	"	"	"
Pedro Ivo .	"	"	"	"	"	"	"
Pernambuco .	"	"	"	"	"	"	"
Silvado . . .	"	"	"	"	"	"	"
Piratiny . . .	"	.	39,7	5,2	.	.	I Dynamit K ▼, II SK 3,7, I TL
5 Stück (Nr. 1 bis 5)	Torpedoboote	82	33,6	3,8	1,7	52	II M, II TL
Pory	"	.	38,4	3,7	0,9	30	I SK 3,7, I TL
Inhanduay .	"	93	19,3	3,0	0,9	17	I SK 3,7, I TL
Moroto . . .	"	.	18,3	2,8	1,1	16,5	II SK 3,7, I TL
4 Stück . . .	"	83/84	18,9	2,0	.	17	I TL
1 Stück . . .	"	85	19,2	2,3	1,0	.	"
1 Stück . . .	"	86	18,3	2,6	0,9	14	"
3 Stück Alpha, Beta, Gamma	Spieren-Torpedoboote	83	13,7	1,8	0,4	3,5	I M, Spier

Unterseeische Boote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Durchm.	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Nr. 1		95	8,0	1,7	.	.	II Whitehead Torpedos
Nr. 2		96	"	"	.	.	"

Schulschiffe.

„Benjamin Constant“ s. unter Kleine Kreuzer; „Parnahyba“, „Trinidade“ s. unter Marinheiro“, „Caravellas“, „Guararapes“, „Paquequer“ (85—87) Matrosen- und und „Recife“ (92) Matrosenschulschiffe.

Spezialschiffe.

Dampfer für den Zoll- und Polizeidienst auf den Flüssen: „Jutahy“, „Juruema“, „Teffé“, Constant“ (96) 2 Schr, 12,5 Kn; „Mercedes“ und „Marapatta“ (98) 2 Schr, 12 Kn. — (92) 2 Schr 692 netto Reg t. Dampfer „Elena“ (86) 2 Schr 182 netto Reg t. Schlepp- und Hafendampfer: „Antonio João“, „Audaz“, „Lima Duarte“, „São Aufständischen abgenommen sind: „Esperanca“, „Jupiter“, „Marto“, „Mercurio“, „Santos“, „São Salvador“.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	30	2200	26,0	.	24	Schichau
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	"
.	.	.	.	.	.	.	10,0	.	.	fr. Ericssons unterseeisches Boot „Destroyer", 1893 angekauft.
.	.	.	.	1	20	600	20,0	.	16	Yarrow
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fr. Yacht „Javelin", 1893 angekauft und in ein Torpedoboot umgewandelt
.	.	.	.	.	.	.	23,0	.	.	fr. Yacht „Feiseen", 1893 angekauft u. umgebaut
.	.	.	.	1	.	230	16,0	.	.	Yarrow, 1893 angekauft
.	.	.	.	"	.	.	17,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	"	.	.	Thornycroft
.	.	.	.	"	.	200	"	.	.	Yarrow
.	.	.	.	"	.	.	12,0	.	.	Thornycroft

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	"	.	elektr 2	.	.	3	Typ franz. Goubet, in Paris gebaut.
.	.	.	.	"	.	"	.	.	"	

Kanonenboote; Holzkorvette „Amazonas" (51) Matrosenschulschiff; Briggs „Aprendiz
Jungen-Schulschiffe; Holzkorvette „Nictheroy" (62) Seekadettenschulschiff; Briggs „Piraja"

„Tocantins" (90—92) Dpl 33, 1 Schr, 11 Kn., Armirung I SK 4,7, II M; „Benjamin
Transportschiffe: „Madeira" (73) Dpl 1400; „Purus" (74) Dpl 1355; „Carlos Gomes"
„Fernando Noronha" (94) 1 Schr 56 netto Reg t und „Jaquarão" (89) 1 Schr. —
Leopoldo", „Voluntario da Patria". — Hülfskreuzer, armirte Dampfer, die 1894 den
„Meteoro", „Vieira de Cunha". — Hülfsdampfer: „Alpha", „America", „Europa", „Iris",

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer							
Presidente Errazuriz	.	90	81,8	11,0	4,5	2080	IV SK 15, II SK 12, IV SK 5,7, VI M, III TL
Presidente Pinto	.	:	:	:	:	:	:
*Blanco Encalada	.	93	112,8	14,2	5,6	4420	II 20, X SK 15, XII SK 4,7, X M, V TL
*Ministro Zenteno	.	96	100,5	13,3	5,1	3600	VIII SK 15, X SK 5,7, VIII M, III TL
Congreso (?) .	.	i B	100,8	12,3	4,9	3500	IV SK 15, VIII SK 12, XIV SK 4,7, XII M
Torpedofahrzeuge.							
Almirante Molinas	Torpedokreuzer	i B	90,0	9,9	3,9	1200	IV SK 12, VI SK 4,7, VI M, IV TL
Almirante Condell	Torpedokanonenbt.	90	70,0	8,3	3,0	750	III SK 7,6, IV SK 4,7, II M, V TL (I V)
Almirante Lynch	:	:	:	:	:	:	:
Almirante Simpson	:	96	73,2	8,4	3,9	858	II SK 12, IV SK 4,7, II M, III TL
Capitan Munoz Gamero	Torpedobootszerstörer	:	64,9	6,5	1,6	300	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Capitan Orella	:	:	:	:	:	:	:
Guardiamarina Riquelme	:	:	:	:	:	:	:
Teniente Serrano	:	:	:	:	:	:	:
Capitan Thompson	:	98	:	:	:	:	:
Teniente Rodriguez	:	:	:	:	:	:	:
Torpedoboote.							
Sarjente Aldea	Torpedoboot I. Kl.	86	38,0	4,1	1,1	70	II M, II TL
Cirujano Videla		96	46,5	4,6	1,3	130	III M, II TL
Ingeniero Hyatt	:	97	:	:	:	:	:
Ingeniero Mutilla	:	98	:	:	:	:	:

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
15 S	.	.	.	2	.	2 580	18,9	.	.	Société de la Gironde, Bordeaux. Soll gleichzeitig als Yacht des Fürsten dienen.
.	.	.	.	Rad	.	700	11,0	.	.	

schaluppen: „Boris", „Hadji Demeter", „Ljuben Karaweloff", „Raina", „Rakovsky", — Die Segel-Transportfahrzeuge: „Jantra" und „Lom" Dpl. 400.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76	300	100	300 (S)	2	400	12 150	18,3	4000	480	
76	229	203 (C)	.	„	250	2 920	11,3	900	242	Torpedo- u. Artillerieschulschiff
50	114	190 (C)	.	1	250	1 100	9,0	1100	135	
50	152 (S)	.	.	2	550	16 000	23,0	2300	500	
50	178	.	178 (S)	„	700	„	21,5	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer							
Presidente Errazuriz	.	90	81,8	11,0	4,5	2080	IV SK 15, II SK 12, IV SK 5,7, VI M, III TL
Presidente Pinto	.	"	"	"	"	"	"
*Blanco Encalada	.	93	112,8	14,2	5,6	4420	II 20, X SK 15, XII SK 4,7, X M, V TL
*Ministro Zenteno	.	96	100,5	13,3	5,1	3600	VIII SK 15, X SK 5,7, VIII M, III TL
Congreso (?) .	.	i B	100,8	12,3	4,9	3500	IV SK 15, VIII SK 12, XIV SK 4,7, XII M .
Torpedofahrzeuge.							
Almirante Molinas	Torpedokreuzer	i B	90,0	9,9	3,9	1200	IV SK 12, VI SK 4,7, VI M, IV TL
Almirante Condell	Torpedokanonenbt.	90	70,0	8,3	3,0	750	III SK 7,6, IV SK 4,7, II M, V TL (I ▼)
Almirante Lynch	"	"	"	"	"	"	"
Almirante Simpson	"	96	73,2	8,4	3,9	858	II SK 12, IV SK 4,7, II M, III TL
Capitan Munoz Gamero	Torpedobootszerstörer	"	64,9	6,5	1,6	300	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Capitan Orella	"	"	"	"	"	"	"
Guardiamarina Riquelme	"	"	"	"	"	"	"
Teniente Serrano	"	"	"	"	"	"	"
Capitan Thompson	"	98	"	"	"	"	"
Teniente Rodriguez	"	"	"	"	"	"	"
Torpedoboote.							
Sarjente Aldea	Torpedoboot I. Kl.	86	38,0	4,1	1,1	70	II M, II TL
Cirujano Videla		96	46,5	4,6	1,3	130	III M, II TL
Ingeniero Hyatt	"	97	"	"	"	"	"
Ingeniero Mutilla	"	98	"	"	"	"	"

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	.	2	200	5 400	19,0	3500/12	170	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
100 S	.	.	.	=	350	14 500	22,8	8000/12	400	
88 S	.	.	.	=	.	7 500	20,0	.	240	
=	.	.	.	=	.	.	22,0	.	.	
38 S	.	.	.	2	230	6 000	22,0	.	.	
25 S	.	.	.	=	100	4 350	20,3	2500/11	110	
=	.	.	.	=	=	4 500	21,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	21,5	4000/11	=	
.	.	.	.	=	90	6 000	30,4	3500/13	65	Laird Br., Birkenhead
.	.	.	.	=	=	=	30,2	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	30,1	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	30,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	30,0	=	=	Werft Talcahuano
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	1	15	800	20,0	.	18	Yarrow
.	.	.	.	=	40	2 500	26,7	2500	28	=
.	.	.	.	=	=	=	26,8	=	=	Talcahuano
.	.	.	.	=	=	=	25,5	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

China.

Hinter dem Schiffsnamen bedeuten die Buchstaben C = zur Canton-Flotte, F = nördlichen Flotte gehörig.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Panzerkanonenboote.							
Tien-Sing N	.	75	32,0	6,1	2,0	200	I 17
Schwimmende Batterie Nr. 1 bis 6 N	.	83	41,0	11,0	3,6	.	III B 12
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Yang-Pao F	Kreuzer	83	77,1	11,0	5,5	2500	III 21, VII 12, VI M, II TL
Ye-Sing . F	=	=	=	=	=	=	=
Hai-Yung P	=	97	97,0	12,5	4,4	2950	II SK 15, VIII SK 10,5, XII M. III TL (I ▼)
Hai-Cheu . P	=	=	=	=	=	=	=
Hai-Chen . P	=	98	=	=	=	=	=
Hai-Tien . P	=	97	120,6	14,2	5,0	4300	II SK 20, X SK 12, XII SK 4,7, X M, V TL
Hai-Chi . . P	=	98	=	=	=	=	=
Ungeschützte Kreuzer.							
Hae-An . . N	Kreuzer	72	91,0	12,8	6,3	2630	II 21, XX 12
Nan-Shuin F	=	83	77,0	11,0	5,5	2200	II 21, VIII 12, VI M
Nan-Thing F	=	84	=	=	=	=	=
Kai-Chi . . F	=	=	78,9	12,0	4,6	2480	I 25,4 I 17, VI 15, IV M
Huan-Tai . F	=	87	76,3	10,9	6,1	2110	II 15, V 12, VI M, II TL
King-Ching F	=	=	=	=	=	=	=
Pao-Min . N	=	=	68,0	10,0	4,0	1477	II 15, V 12, IV M, II TL
Fee-Cheu . F	=	=	67,0	10,0	4,1	1300	II 15, IV M
Foo-Tsing F	=	90	77,0	11,0	5,5	2200	II 20, VIII SK 12, IV M, II TL
Hi-Ying . . F	=	95	=	=	=	=	=
Kanonenboote.							
Tsing-Yuen F	Kanonenboot	72	49,0	8,0	3,2	580	II 17, II 40 ℔
Chen-Hai . F		=	=	=	=	=	I B 18, IV 56 ℔
Ngan-Lan . C	=	72	.	.	.	350	I 15, VI kl. Gesch.
Chen-Tao . C	=	=	.	.	.	.	=
Lung-Siang (Alpha) N	=	76	35,0	8,0	2,3	340	I B 28

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	40	2500	25,5	2500	28	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	Talcahuano
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	1	9	400	19 bis 20	.	15	
.	.	.	.	"	"	"		.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Yarrow
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	.	16,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	"	.	.	White
.	.	.	.	"	.	270	19,0	.	.	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Lever Murphy & Co., England
.	.	.	.	1	350	1500	13,8	.	300	
.	.	.	.	1	130	1080	10,0	.	128	Tender des Alm. Cochrane
.	.	.	.	2	220	1040	11,0	.	105	
ja	.	.	.	"	.	.	.	.	.	1891 angekauft
"	.	.	.	1	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	270	9,0	.	.	
.	.	.	.	1	20	250	10,0	.	.	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	"	.	150	9,0	.	.	

netto Reg t. Die Hulks: „Abtao" (64) Dpl 1370, „Chacabuco" (66) Dpl 1470 „Elvira und „Thalaba" Dpl 1280. — Die Dampfer der subventionirten Gesellschaft Compania Verfügung. Es sind dies 12 größere Schiffe von 12 bis 16 Kn Geschwindigkeit und

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

China.

Hinter dem Schiffsnamen bedeuten die Buchstaben C = zur Canton-Flotte, F = nördlichen Flotte gehörig.

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tien-Sing N	.	75	32,0	6,1	2,0	200	I 17
Schwimmende Batterie Nr. 1 bis 6 N	.	83	41,0	11,0	3,6	.	III B 12

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Yang-Pao F	Kreuzer	83	77,1	11,0	5,5	2500	III 21, VII 12, VI M, II TL
Ye-Sing . F	„	„	„	„	„	„	„
Hai-Yung P	„	97	97,0	12,5	4,4	2950	II SK 15, VIII SK 10,5, XII M. III TL (I ψ)
Hai-Cheu . P	„	„	„	„	„	„	„
Hai-Chen . P	„	98	„	„	„	„	„
Hai-Tien . P	„	97	120,6	14,2	5,0	4300	II SK 20, X SK 12, XII SK 4,7, X M, V TL
Hai-Chi . . P	„	98	„	„	„	„	„

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Hae-An . . N	Kreuzer	72	91,0	12,8	6,3	2630	II 21, XX 12
Nan-Shuin F	„	83	77,0	11,0	5,5	2200	II 21, VIII 12, VI M
Nan-Thing F	„	84	„	„	„	„	„
Kai-Chi . . F	„	„	78,9	12,0	4,6	2480	I 25,4 I 17, VI 15, IV M
Huan-Tai . F	„	87	76,3	10,9	6,1	2110	II 15, V 12, VI M, II TL
King-Ching F	„	„	„	„	„	„	„
Pao-Min . N	„	„	68,0	10,0	4,0	1477	II 15, V 12, IV M, II TL
Fee-Cheu . F	„	„	67,0	10,0	4,1	1300	II 15, IV M
Foo-Tsing F	„	90	77,0	11,0	5,5	2200	II 20, VIII SK 12, IV M, II TL
Hi-Ying . . F	„	95	„	„	„	„	„

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tsing-Yuen F	Kanonenboot	72	49,0	8,0	3,2	580	II 17, II 40 ℔
Chen-Hai . F	„	„	„	„	„	„	I B 18, IV 56 ℔
Ngan-Lan . C	„	72	.	.	.	350	I 15, VI kl. Gesch.
Chen-Tao . C	„	„	.	.	.	„	„
Lung-Siang (Alpha) N	„	76	35,0	8,0	2,3	340	I B 28

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							

Futschau=Flotte, N = zur Nanyang oder südlichen Flotte, P = zur Peiyang= oder

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	50	76	2	.	340	10,0	.	.	
		E								
.	25 E	.	.	1	.	.	.	.	.	
100 S	.	.	.	2	.	2400	15,0	.	.	
=	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
67 S	.	.	.	=	220	8000	21,0	.	244	
=	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
126 S	.	.	.	=	.	17 000	24,0	12000	.	
=	.	.	.	=	.	=	=	=	.	
.	.	.	.	1	.	1750	12,0	.	372	
.	.	.	.	=	460	2400	14,0	.	250	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	3000	15,0	.	270	
.	.	.	.	=	.	2400	=	.	250	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	2	.	=	=	.	184	
.	.	.	.	=	.	1000	13,0	.	.	gleichzeitig Kabelleger
.	.	.	.	=	.	2400	15,0	.	250	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	1	.	480	9,0	.	100	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	2	40	235	10,0	.	46	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Hu-We (Beta) N	Kanonenboot	76	35,0	8,0	2,3	340	I B 28
Fé-Ting (Gamma) N	⸗	77	36,6	9,0	2,4	420	I B 32, II 9℔, II M
Tse-Tien (Delta) N	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Hai-Chiang-Ching (Lambda) C	⸗	79	38,0	8,8	3,0	500	I B 28, II 12℔, II M
Kuang-Heng C	⸗	86	33,0	5,5	.	300	I 15, III kl Gesch
Kuang-Huan C	⸗	⸗	⸗	⸗	.	⸗	⸗
Kuang-Li . C	⸗	⸗	⸗	⸗	.	⸗	⸗
Kuang-Chen C	⸗	⸗	⸗	⸗	.	⸗	⸗
Kuang-Chi C	⸗	95	45,0	5,9	.	.	.
Kuang-Wu C	⸗	⸗	⸗	⸗	.	.	.
Kuang-Yen C	⸗	94	43,0	7,5	3,0	560	II 12, I 10, II M
Kuang-Hsing C	⸗	95	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Kuang-Keng C	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Kuang-Kwei C	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗

Kanonenboote für den Zolldienst, sämmtlich C, ältere Schiffe mit leichten Gesch. „Li-Kin" (500), „Peng-Chen-Hai" (600), „Ping-Ching" (819), „Sai-Tsing" (160), „Tsi-Chu", „Tsing-An" (120), „Tsing-Po" (180).

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Kuang-Ting C	Torpedokreuzer	91	72,0	8,4	3,6	1030	III SK 12, XII M, IV TL
Fei-Ying . P	⸗	95	78,4	8,7	3,7	850	II SK 10,5, VI SK 4,7, IV M, III TL
Fei-Ting . P	⸗	97	56,0	6,5	.	1000	II SK 10, IV SK 4,7, V TL
Kien-Wei . F	⸗	99	78,0	8,2	3,5	875	I SK 10, III SK 6,5, VI SK 3,7, II TL
N . . . . . F	⸗	i B	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Hai-Hoha . N	Torpedobootszerstörer	98	58,8	6,2	1,5	250	VI SK 4,7, II TL
Hai-Lung . N	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Hai-Nju . N	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
Hai-Ching N	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
2 Stück (Au. B) N	Torpedoboote 1. Kl	97	42,0	4,0	2,0	120	II M, III TL (I Y)
2 Stück (Cu. D) N	⸗	⸗	39,0	4,8	.	⸗	⸗

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	40	235	10,0	.	46	
.	.	.	.	=	50	270	9,6	.	52	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	60	455	10,4	.	=	
.	.	.	.	.	.	80	7,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	400	11,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	

armirt. Dpl in Klammern. — „Kai-Pan" (500), „Ken-Chio" (180), „Kuang-An" (120), „Chen-To" (850), „Chuen-Tiao" (700), „Ching-Tsing" (180), „Chun-Tong" (150),

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
25 S	.	.	.	2	.	2400	16,5	.	.	
.	.	.	.	=	75	5500	22,0	.	90	Vulkan
25 S	.	.	.	=	.	2400	21,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	7000	23,0	.	.	Futschau
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	(Futschau)
.	.	.	.	=	67	6500	32,0	5000/14	34	Schichau
.	.	.	.	=	=	=	35,2	=	=	(Schichau)
.	.	.	.	=	=	=	32,0	=	=	(Schichau)
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	(Schichau)

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	.	24,0	.	.	Vulkan
.	.	.	.	=	.	1250	24,4	.	.	Schichau

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
1 Stück (E) N	Torpedoboote 1. Kl.	86	44,0	5,2	2,0	120	IV M, II TL
1 Stück (F) N		87	39,0	3,8	1,5	70	III M, II TL
5 Stück . . C	"	86 u 87	33,5	3,9	"	"	II M, III TL
2 Stück . . C	"	95	39,0	4,8	1,0	76	III M, III TL
11 Stück . C	Torpedoboote 2. Kl.	85 u 86	26,0	3,6	1,4	27	I TL
2 Stück . . C	"	.	16,0	2,0	1,0	.	"
1 Stück . . F	"	i B	27,0	.	.	30	.

Schulschiffe.

Foo-Chow P, Kadettenschulschiff (98), Dpl 1800. — Segelschulschiff, Min-Chieh P.

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Hae-Tong-Yun F	Aviso	.	.	.	.	.	3 Gesch.
Quan-Niang-Tsing F	"	69	68,0	9,1	4,0	1450	VI B 14
Hai-King . F	Transportaviso	73	61,0	10,0	3,8	"	I 16, II 12
Yuan-Kai . F		75	"	"	3,5	1260	I 16, IV 12
Teng-Yin-Cheu F	"	76	"	"	"	"	"
Kuang-Chi F	"	77	67,1	9,3	3,8	1200	IV 12, IV M
Wei-Yuen F	"	"	64,0	9,0	"	1210	I 20, IV 13,5, IV M
Chao-Yu . F	"	78	"	"	"	"	II 24, IV 15, IV M
Tse-Hae . N	Transportschiff	.	.	.	.	.	V Gesch.
Uae-Kiang N		.	.	.	.	.	"
Li-Yuit . . N	"	.	.	.	.	.	"
Tai-Ngan N	"	.	.	.	.	1260	.
N	"	i B	.	.	.	750	.

Columbien.

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
General Nerino	Kanonenboot	95	42,7	10,6	1,0	400	III SK 3,7

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Cordova . . .	Transportschiff	91	68,0	8,2	.	.	II SK 5,7, II M
La Popa . .	Dampfschooner	87	36,6	6,1	.	.	.

Außerdem: Dampfer „Neptuno" (73) 1 Schr, 555 netto Reg t. — Segelbarkschiff und „Narino".

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	.	24,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	„	.	1000	23,0	.	.	Yarrow
.	.	.	.	„	.	600	19,0	.	.	Vulkan
.	.	.	.	„	.	1200	24,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	„	.	400	18,0	.	.	„
.	.	.	.	„	„	.	16,0	.	.	in China geb.
.	.	.	.	„	.	550	20,5	.	.	Futschau
.	.	.	.	Rad	.	.	.	.	.	früher Handelsdampfer
.	.	.	.	1	.	600	9,0	.	.	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	180	
.	.	.	.	„	.	„	10,0	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	750	11,0	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	11,5	.	„	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	600	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	12,0	.	.	
6 S	.	.	.	Heckrad	.	430	15,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	

„Beatrice Bernard" (64) 315 netto Reg t. — Segelkutter im Zolldienste „Hercules"

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Costa=Rica.

1 Kanonenboot angeblich 1897 bei Yarrow in England bestellt. — 1 Torpedoboot, bei 1878 von Stapel. 358 Netto Reg t.

Dänemark.

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Helgoland . .	Panzerschiff	78	79,2	18,0	5,9	5480	I 30,5, IV 26, IV 12, II SK 5,7, III SK 3,7, VI M, IV TL (II ▼)

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Odin	Panzerschiff	72	73,4	14,7	5,0	3230	IV 25,4, IV SK 8,7, II SK 3,7, VI M
Iver Hvitfeldt	"	86	74,0	15,1	5,7	3290	II 26, IV 12, II SK 5,7, II SK 3,7, VIII M, IV TL (I ▼)
*Herluf Trolle	"	99	82,9	"	4,9	3470	II 24, IV SK 15, XVIII M, III TL ▼

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tordenskjold .	Panzerschiff	80	68,0	13,2	4,9	2430	I 35,5, IV 12, II SK 3,7, VI M, IV TL (I ▼)
Lindormen . .	Panzerbatterie	68	66,4	12,0	4,4	2100	II V 23, IV 8,7, VI M
Gorm	"	70	71,9	12,2	"	2350	II V 24, IV SK 5,7, VI M
*Skjold . . .	"	96	69,4	11,6	4,1	2180	I 24, III SK 12, IV SK 4,7, II M

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Fyen	Kreuzerfregatte	82	69,0	13,8	6,2	2580	XVIII 15, VIII M, II TL ▲
Valkyrien . .	Kreuzerkorvette	88	81,6	13,2	5,6	2900	II 21, VI 15, IV SK 5,7, X M, V TL ▲
Hekla	Kreuzer 3. Kl.	90	71,0	10,0	3,4	1290	II 15, IV SK 5,7, VIII M, IV TL ▲
Gejser	"	92	78,0	8,4	"	"	II SK 12,7, VI SK 8, VI M, IV TL ▲
Hejmdal . . .	"	94	70,6	10,4	"	"	II SK 12,7, VI SK 8, IV M, IV TL ▲

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
										Yarrow geb, 1892 von Stapel, 19 m lg, 15 Kn Geschw. — Schraubendampfer „Casma“,
52	315 E	260	260 S	2	.	4000	13,5	1070	336	
26	210 E	210	.	2	300	2260	12,0	560	239	
53 S	292 E	.	216 E	"	307	5130	15,5	.	.	
57	200 S	150	175	"	.	4200	15,0	.	240	
95 S	.	.	203 S	2	180	2556	13,3	.	196	
.	127 E	.	127 E	"	252	1500	12,0	.	152	
.	178 E	.	203 E	"	231	1600	12,4	.	162	
50 S	225 S	.	{1—200, 3—120} S	"	250	2400	13,4	.	.	
44 S	.	.	.	2	210	2600	13,2	.	400	
63 S	.	.	.	"	450	5400	17,5	.	300	
38 S	.	.	.	"	150	3000	17,1	.	155	
"	.	.	.	"	123	3157	"	.	"	
"	.	.	.	"	.	3000	17,0	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Kanonenboote.							
Drogden . . .	Kanonen-	72	15,9	4,5	1,1	50	I B 23
Falster	boot	73	34,3	8,8	2,7	410	I B 25, II 8,7, IV M
Øresund . . .	„	74	26,1	8,0	2,2	244	I B 25, IV M
Møen	„	75	34,3	8,8	2,7	410	I B 25, II 8,7, IV M
Store Belt . .	„	„	26,1	8,0	2,2	244	I B 25, IV M
Lille Belt . .	„	„	„	„	„	„	„
Grønsund . .	„	83	36,1	6,1	2,3	215	II 10, II M
Guldborgsund	„	84	„	„	„	„	„
Torpedoboote.							
Svaerdfisken	Torpedo-	81	33,7	3,8	2,1	59	I M, II TL ▲
Delfinen . . .	boot 1. Kl.	83	34,2	„	„	67	„
Hvalrossen . .	„	84	„	„	„	74	„
Støren	„	87	39,9	4,5	„	110	II M, IV TL ▲
Søløven . . .	„	„	„	„	„	108	„
Narhvalen . .	„	88	42,0	4,3	2,2	117	„
Havhesten . .	„	„	„	„	„	109	„
Springeren .	„	91	36,3	4,0	1,4	89	II M, II TL ▲
Nordkaperen .	„	93	42,7	4,3	2,1	128	II M, IV TL ▲
Makrelen . . .	„	„	„	„	„	„	„
Hajen	„	96	44,3	4,6	2,4	141	„
Havørnen . .	„	97	44,8	4,7	„	142	I SK 4,7, I M, IV TL ▲
Søbjørnen . .	„	98	„	„	„	„	„
Nr. 2	Torpedo-	79	.	.	.	33	I M, I TL
Nr. 3	boot 2. Kl.	80	.	.	.	38	„
Nr. 4	„	82	19,0	3,0	1,1	15	I M, II TL, Spier
Nr. 6	„	84	20,3	2,4	1,3	„	I M, II TL ▲
Nr. 7	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 8	„	86	21,2	„	.	16	„
Nr. 9	„	„	„	„	.	„	„
Nr. 10	„	88	„	„	.	17	„
Nr. 11	„	„	„	„	.	„	„
Nr. 12	„	89	25,0	„	.	25	„
Nr. 13	„	„	„	„	.	„	„
Nr. 2	Pa-	78	26,5	3,4	1,2	14	I M, II TL, Spier
Nr. 3	trouillen-	„	„	„	„	„	„
Nr. 4	boot	89	19,0	3,0	1,1	20	II M, II TL, Spier
Nr. 5	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 6	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 7	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 8	„	94	25,0	4,0	1,6	48	II M, I TL, Spier
Nr. 9	„	95	„	„	„	46	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	.	40	7,0	.	11	
.	.	.	.	"	36	510	9,8	.	.	
.	.	.	.	"	20	183	7,5	.	.	
.	.	.	.	"	36	523	9,9	.	.	
.	.	.	.	"	20	183	7,2	.	.	
.	.	.	.	"	"	187	7,6	.	.	
.	.	.	.	"	40	418	11,0	.	.	
.	.	.	.	"	"	"	11,5	.	.	
.	.	.	.	1	11	600	19,9	.	9	Thornycroft
.	.	.	.	"	9	670	18,7	.	15	"
.	.	.	.	"	10	660	18,5	.	"	"
.	.	.	.	"	14	1200	21,5	.	"	"
.	.	.	.	"	14	1160	20,6	.	"	"
.	.	.	.	"	15	1270	21,5	.	"	"
.	.	.	.	"	"	1230	19,4	.	"	"
.	.	.	.	"	14	800	18,8	.	.	Werft Kopenhagen
.	.	.	.	.	16	1300	19,3	.	.	"
.	.	.	.	.	"	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	2000	22,0	.	.	"
.	.	.	.	.	.	2236	23,6	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	1	.	350	20,2	.	.	
.	.	.	.	"	.	450	18,2	.	.	
.	.	.	.	"	.	150	15,0	.	.	Thornycroft
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	170	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	180	15,5	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	350	17,5	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	70	10,5	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	180	12,5	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	330	13,3	.	.	
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Minenfahrzeuge.							
Hjaelperen . .	Dampfminenboot	90	37,0	6,6	.	290	III M
Nr. 1	Minenkrahn	96	.	.	.	109	.
Nr. 2		76	.	.	.	105	.
Nr. 3	=	78	.	.	.	=	.
Nr. 4 . . .	=	84	.	.	.	160	.
A	Dampfboot	78	.	.	.	.	.
B	=	=	.	.	.	.	.
1 bis 7 . . .	Minenbte.	.	.	.	.	.	.
Schulschiffe.							
Dagmar . . .	Korvette	61	53,4	10,3	4,9	1 193	VIII 12, IV M
Absalon . . .	Schooner	62	45,9	7,9	3,1	530	II 12,7, VII M
Diana	=	63	47,0	=	3,6	560	VI 8,7, II M
St. Thomas.	=	71	68,1	10,1	5,6	1 570	VIII 12, VI M
Ingolf	=	76	58,5	8,5	4,2	990	IV 12, V M
Esbern Snare	Torpedoschiff	62	45,5	7,9	3,3	527	II M, I TL ▲
Spezialschiffe.							
Dannebrog .	Yacht	79	60,3	8,2	3,1	765	IV 8,7
Slejpner . . .	Torpedotransportschiff	82	34,0	3,8	1,2	58	I M
Willemoes . .	Vermessungsschiff	61	34,3	5,0	1,9	162	II M
Krieger . . .	=	=	=	=	=	172	=
Marstrand . .	=	=	=	=	=	=	=
Hauch	=	62	27,3	4,8	1,8	112	=

Außerdem: Die Segelschulschiffe Brigg „Ørnen", Schooner „Margrethe Knuth", Kutter und die Reservekasernenschiffe „Niels Juel", „Jylland" und „Danmark". — Für 4 ausrangirte Truppentransportboote.

Deutschland.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Brandenburg	Linienschiff	91	108,0	20,0	7,5	10 033	VI 28, VI SK 10,5, VIII SK 8,8, XX M, VI TL
Kurfürst Friedrich Wilhelm	=	=	=	=	=	=	.
Weißenburg .	=	=	=	=	=	=	.
Wörth	=	92	=	=	=	=	

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	.	.	330	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	150	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	75	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	160	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	30	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	300	800	9,5	.	185	
.	64 E	.	.	1	.	500	11,3	.	60	
.	.	.	.	=	111	500	9,5	.	80	
.	.	.	.	.	.	1800	13,6	.	187	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	119	
.	51 E	.	.	=	150	500	11,0	.	.	
.	.	.	.	Rad	120	1123	13,5	.	50	
.	.	.	.	2	.	110	18,0	.	.	
.	.	.	.	.	30	240	12,0	.	40	
.	.	.	.	.	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	.	200	12,0	.	25	

„Agnete" und „Svanen". — 12 Truppentransportboote. — Kasernenschiff „Sjaelland"
den Gebrauch der Werft Versuchsschiff „Rolf Krake", die Schlepper „Fremad" und „N",

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
65	400 S	.	300 S	2	800	9 640	16,0	4500	570	
=	=	.	=	=	=	9 959	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	9 000	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	10 224	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
*Kaiser Friedrich III.	Linienschiff	96	115,0	20,0	7,8	11 081	IV SK 24, XVIII SK 15, XII SK 8,8, XX M, VI TL (V ▼)
Kaiser Wilhelm II.	„	97	„	„	„	„	„
Kaiser Wilhelm d. Große	„	99	„	„	„	„	„
A	„	i B	„	„	„	„	„
Kaiser Karl der Große	„	„	„	„	„	„	„
C	„	„	„	„	„	„	„
D	„	„	„	„	„	„	„
E	„	„	„	„	„	„	„
F	„	proj	„	„	„	„	„
G	„	„	„	„	„	„	„
Linienschiffe 3. Kl.							
*Sachsen . . .	Linienschiff	77/98	98,0	18,0	6,4	7400	VI 26, VIII SK 8,8, XIV M, V TL
Bayern . . .	„	78/97	„	„	„	„	„
Württemberg .	„	78/98	„	„	„	„	„ (X SK 8,8)
Baden	„	80/97	„	„	„	„	„ (X SK 8,8)
*Oldenburg .	„	84	76,0	„	„	5200	VIII 24, II SK 8,8, VI SK 5, VI M, IV TL
Küstenpanzerschiffe.							
Siegfried . . .	Küstenpanzerschiff	89	73,0	15,0	5,3	3495	III 24, VI SK 8,8, VI M, IV TL (I ▼)
Beowulf . . .	„	90	„	„	„	„	III 24, VIII SK 8,8, VI M, IV TL (I ▼)
Frithjof . . .	„	91	„	„	„	„	„
Hildebrand .	„	92	„	„	„	„	„
Heimdall . . .	„	„	„	„	„	„	„
Hagen	„	93/im Umbau	„	„	„	„	„
Odin	„	94	„	„	„	3530	III 24, X SK 8,8, VI M, III TL (I ▼)
*Aegir	„	95	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75	300	150 S	250	3	650	13 000	18,0	.	650	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	19,0	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
75 S	406	406 C	406	2	700	6 000	17,0	3000	440	
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	=	=	=	=	6 200	17,3	=	=	
30 S	300	200 C	.	=	250	3 900	13,0	1500	390	
30	240 S	.	200 S	2	240	4 800	15,0	1500	280	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	Wird um 7 m verlängert
50	220 S	.	=	=	272	=	=	2000	=	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Panzerkanonenboote.							
Biene	Panzerkanonenboot	76	44,0	11,0	3,3	1109	I 30,5, II 8,7, II M, II TL ▼
Viper	=	=	=	=	=	=	=
Wespe	=	=	=	=	=	=	=
Mücke	=	77	=	=	=	=	=
Skorpion ..	=	=	=	=	=	=	=
Basilisk ...	=	78	=	=	=	=	=
Camaeleon. .	=	=	=	=	=	=	=
Crocodill ...	=	79	=	=	=	=	=
Natter	=	80	=	=	=	=	=
Salamander .	=	=	=	=	=	=	=
Hummel ...	=	81	=	=	=	=	=
Bremse ...	=	84	62,0	8,5	3,6	866	I 21, I SK 8,8, IV M, I TL ▼
Brummer ..	=	=	=	=	=	=	=
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
KönigWilhelm	Großer Kreuzer	68/96	108,0	18,0	8,4	9757	XXII 24, I 15, XVIII SK 8,8 VIII M, V TL
Kaiser	=	74/94	85,0	19,0	7,5	7676	VIII 26, I 15, VI SK 10,5, IX SK 8,8, XII M, V TL
Deutschland .	=	74/96	=	=	=	=	VIII 26, VIII SK 15, VIII SK 8,8 XII SK 5, VIII M, V TL
*Fürst Bismarck	=	97	120,0	20,0	7,9	10650	IV SK 24, XII SK 15, X SK 8,8 XIV M, VI TL (V ▼)
A	=	i B	.	.	.	8860	II SK 24, X SK 15, X SK 8,8, X M, III TL ▼
B	=	proj	.	.	.	.	=
Geschützte Kreuzer.							
*Kaiserin Augusta	Großer Kreuzer	92	118,0	16,0	6,9	6052	XII SK 15, VIII SK 8,8, VIII M, V TL (I ▼)
*Freya	=	97	105,0	17,0	6,3	5628	II SK 21, VIII SK 15, X SK 8,8, XIV M, III TL ▼
Hertha	=	=	=	=	=	=	=
VictoriaLouise	=	=	=	=	=	=	=
Vineta	=	98	=	=	=	5900	=
Hansa	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50	203	.	203	2	40	700	9,0	700	90	
E			E							
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
65	〃	.	〃	1	65	1 500	15,0	1200	80	
E										
〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
.	350	203	.	1	750	8 350	14,7	2000	730	
	E									
51	254	254	.	〃	710	8 000	14,0	2500	650	
	E									
〃	〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
50	200	.	200	3	1000	13 500	19,0	.	570	
S			S							
	ja			.	.	15 000	20,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
75	.	.	.	3	800	14 092	21,0	4000	440	
S										
100	.	100	100	〃	500	10 000	18,0	3500	460	
S		S								
〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	
〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	19,1	〃	〃	
〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	18,0	〃	〃	
〃	.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Irene	Kleiner Kreuzer	87	94,0	14,0	6,4	4400	IV 15, VIII SK 10,5, VI SK 5, IX M, III TL
Prinzeß Wilhelm	=	=	=	=	=	=	=
*Gefion ...	=	93	105,0	13,0	6,3	4109	X SK 10,5, VI SK 5, VIII M, II TL
*Gazelle ...	=	98	100,0	11,8	5,0	2645	X SK 10,5, XVIII M, II TL
A	=	i B	=	=	=	=	=
Niobe (B) ..	=	99	=	=	=	=	=
C.......	=	i B	=	=	=	=	=
D.......	=	=	=	=	=	=	=
E.......	=	proj	.	.	.	.	.
F	=	=	.	.	.	.	.
G.......	=	=	.	.	.	.	.

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Alexandrine .	Kleiner Kreuzer	85	72,0	13,0	5,6	2373	X 15, IV 10,5, VI M
Arcona ...	=	=	=	=	=	=	=
Schwalbe ..	=	87	62,0	9,4	4,4	1120	VIII SK 10,5, VII M
Sperber ...	=	88	=	=	=	=	=
Bussard ...	=	90	76,0	10,0	4,8	1580	VIII SK 10,5, VII M, II TL
Falke.....	=	91	=	=	=	=	=
Condor....	=	92	=	=	=	1640	=
Cormoran ..	=	=	=	=	=	=	=
Seeadler ...	=	=	=	=	=	=	=
*Geier	=	94	76	11,0	=	1623	VIII SK 10,5, VIII M, II TL
Zieten	Aviso	76	69,0	8,5	4,2	1000	VI SK 5, II TL ▼
Blitz	=	82	75,0	10,0	=	1382	VI SK 8,8, IV M, III TL
Pfeil	=	=	=	=	=	=	=
Greif.....	=	86	97,0	9,7	4,5	2000	VIII SK 8,8, IV M
Wacht	=	87	80,0	9,6	4,0	1250	IV SK 8,8, II M, III TL (I ▼)
Jagd.....	=	88	=	=	=	=	=
*Meteor ...	=	90	71,0	9,5	=	946	IV SK 8,8, II M, III TL (I ▼)
Comet	=	92	=	=	=	=	=
*Hela	=	95	100,0	11,0	4,5	2003	IV SK 8,8, VI SK 5, II M, III TL (I ▼)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75 S	.	.	.	2	.	8000	18,0	3000	370	
"	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
30 S	.	.	.	"	900	9000	19,0	6500	300	
50 S	.	.	.	"	.	6000	"	.	210	
"	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
"	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
"	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
"	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	2400	13,0	3500	270	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	2	.	1500	14,0	4800	120	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	2800	15,0	3500	160	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	"	16,0	4500	"	
.	.	.	.	"	140	2350	15,0	2000	120	
.	.	.	.	"	.	2700	"	2500	140	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	5400	19,0	3500	170	
40 S	.	.	.	"	.	4000	"	2800	140	
"	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
25 S	.	.	.	"	90	4500	"	1000	120	Zwar unter 1000 t, aber seiner Natur nach hierher gehörig
"	.	.	.	"	"	5000	"	"	"	"
"	.	.	.	"	.	6000	20,0	3500	180	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Habicht	Kanonen=	79	53,0	8,9	3,7	848	V 12,5, V M
*Iltis	boote	98	62,0	9,1	3,3	895	IV SK 8,8, VIII M
Jaguar	=	=	=	=	=	=	=
Tiger	=	99	=	=	=	=	II = 10,5
Luchs	=	i B	=	=	=	=	=

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
D 1	Torpedo=	87	54,0	6,5	2,9	250	III SK 5, III TL
D 2	divisions=	=	=	=	=	=	=
D 3	boote	88	56,0	6,6	3,0	300	=
D 4	=	=	=	=	=	=	=
D 5	=	=	58,0	7,0	=	320	=
D 6	=	89	=	=	=	=	=
D 7	=	90	60,0	7,4	=	350	=
D 8	=	91	=	=	=	=	=
D 9	=	=	=	=	=	=	=
D 10	=	98	64,6	5,6	2,3	355	V SK 5, III TL (I V)
12 Boote (S90 bis 101)	Torpedoboote	98/99 bezw. i B	63,0	7,0	=	350	=

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
9 Stück: V1 bis 9	Torpedoboote	84	38,0	.	.	75 bis 90	I M, II TL
2 = T1 u. 2 .	=	=	36,0	3,8	1,9	80	II M, II TL
1 = Y1	=	=	38,0	4,0		65	=
1 = K1	=	87	36,0	4,1	1,8	85	=
38 = S1 bis 3, S5 bis 25, S27 bis 40	=	83 bis 89	=	=	=	=	Von S 1 bis 32: II M, III TL
45 = S42 bis 47, S49 bis 87	=	89 bis 97	48,6	5,3	2,2	153	von S 33 ab: II SK 5, III TL
2 = G88 u. 89	=	97 u. 98	=	=	=	=	

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	600	10,0	2000	130	
.	.	.	.	2	120	1300	13,0	3000	120	
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	1	.	2000	20,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	2500	21,0	.	.	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	3600	22,0	.	.	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	4000	26,0	.	.	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	4043	24,0	.	.	=
.	.	.	.	2	.	5500	27,5	.	.	Thornycroft
.	.	.	.	2	.	5400	26,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	1	.	1000	19,0	.	15	Vulkan
.	.	.	.	=	.	=	20,0	.	=	Thornycroft
.	.	.	.	=	.	650	=	.	=	Yarrow
.	.	.	.	=	.	1000	=	.	=	Werft Kiel
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	Schichau
.	.	.	.	=	.	1800	22,0	.	24	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	Germaniawerft

Name	Gattung	Stapellauf	Länge m	Breite m	mittl. Tiefgang m	Deplacement t	Armirung
Schulschiffe.							
Mars	Artillerieschulschiff	79	80,0	15,0	5,8	3333	
Moltke	Kadetten= und Schiffsjungen=schulschiff	77	75,0	14,0	=	2856	
Stosch	=	=	=	=	=	=	
Stein	=	79	=	=	=	=	
Gneisenau	=	79	=	=	=	=	
Olga	=	80	69,0	13,0	5,5	2169	je nach Verwendung verschieden
Marie	=	81	=	=	=	=	
Sophie	=	=	=	=	=	=	
Charlotte	=	85	77,0	15,0	6,3	3222	
Nixe	=	=	54,0	13,0	5,9	1760	
Blücher	Torpedoschulschiff	77	75,0	14,0	5,8	2856	
Carola	Artillerieschulschiff	80	69,0	13,0	5,5	2169	
Grille	Schulschiff zur Ausbildung von Seeoffizieren	57	52,0	7,4	3,0	350	
Rhein	Minenschulschiff	67	.	.	.	498	.
Otter	=	77	.	.	.	129	.
Ulan	Tender des Torpedoschulschiffs	76	35,0	8,0	3,3	377	.
Hay	Tender des Artillerieschulschiffs	81	31,0	6,4	2,4	203	.
Spezialschiffe.							
Hohenzollern	Kaiserl. Yacht	92	116,0	14,0	5,9	4187	VIII SK 5
Kaiseradler (fr. Hohenzollern)	Aviso (früher Kaiserl. Yacht)	76	82,0	10,0	4,2	1700	V M
Pelikan	Transport= und Minendampfer	90	79,0	12,0	4,5	2360	IV SK 8,8
Hyäne	Vermessungsschiff	78	42,0	7,7	3,9	489	I 12,5, I 8,7, II M
Wolf	=	=	=	=	=	=	III SK 8,8, I 8,7, II M
Möwe	=	79	53,0	9,0	3,5	848	IV 12, IV 8,7
Loreley	Stationsschiff in Konstantinopel	85	63,0	8,3	4,2	537	II SK 5, I M

Ferner die Hafenschiffe: Alte Panzerschiffe „Friedrich Karl“ (67) Dpl. 6007, „Kron=
„Arminius“ (64) Dpl 1583. — Die ausrangirten Torpedoboote W 1 bis 6 u.
Dpl. — Wachtboote für die Ostsee: „Kühn“, „Scharf“, „Sicher“, „Vorwärts“ je
Stationsyacht in Wilhelmshaven „Farewell“. — Segelyachten „Comet“, „Liebe“,
— Tonnenleger „Heppens“, „Mellum“. — Lichter „Schilling“. — Kutter „Usedom“.
„Fleiß“, „Föhn“, „Kraft“, „Motlau“, „Norder“, „Notus“, „Rival“, „Weih“,
Fortifikation in Friedrichsort „Langlütjen“. — Dampfer der Torpedowerkstatt in

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	2000	11,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	2500	12,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	250	2100	"	.	.	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	3000	14,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	700	8,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	2500	12,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	2100	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	700	13,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	200	9,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	140	8,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	800	12,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	160	9,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	9635	21,0	.	.	
.	.		.	Rad	.	3000	16,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	1	.	300	9,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	600	10,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	700	12,0	.	.	

prinz" (67) Dpl 5568, „Friedrich der Große" (74) Dpl 6770, „Preußen" (74) Dpl 6770, G 1. — Wachtboote für die Nordsee: „Castor", „Pollux", „Sirius", „Wega" je 52 t 79 t Dpl. — Materialtransportschiff „Eider" Dpl 402. — Peilboot „Kamerun". — „Lust", „Wille". — Lootsendampfer „Wilhelmshaven". — Lootsenschooner „Wangeroog". — Werft-, Schlepp- und Pumpendampfer „Boreas", „Bussard", „Caurus", „Eisvogel", „Zephyr". — Dampfer des Artilleriedepots in Geestemünde „Bombe". — Dampfer der Friedrichsort „Seestern".

Name	Gattung	Bau-jahr	Länge	Breite	Tief-gang	Deplace-ment t	Armierung
			m				

Ecuador.

[illegible] 1 Schr., [illegible] „Nueve de Julio“

Egypten.

[illegible]

Name	Gattung	Bau-jahr	Länge	Breite	Tief-gang	Deplace-ment t	Armierung
[illegible]	[illegible]						[illegible] II [illegible]
[illegible]	[illegible]						[illegible] II [illegible]
[illegible]	[illegible]						
[illegible]							
[illegible]		*	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible] II [illegible] 5,7, I [illegible] [illegible] IV [illegible]
[illegible]							
[illegible]		[illegible]	44,5	7,5		[illegible]	[illegible] I [illegible] 24 [illegible], VIII [illegible]
[illegible]							
[illegible]							

[illegible] „[illegible]“ und „[illegible]“.

[illegible]

Name	Gattung	Bau-jahr	Länge	Breite	Tief-gang	Deplace-ment t	Armierung
[illegible]	[illegible]	[illegible]65	122,0	12,8	.	3 140	VIII [illegible] [illegible] Kal.
[illegible]	[illegible]	[illegible]64	59,2	8,2	.	700	

[illegible] „Dongola“ 330 t Dpl., [illegible] „Thasos“. — Die [illegible] und „Zarif“. — [illegible] Der Dampfer der [illegible]verwaltung „Aida“

Frankreich.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Bau-jahr	Länge	Breite	Tief-gang	Deplace-ment t	Armierung
[illegible]	Cuirassé d'escadre	76	97	19,7	7,8	9 [illegible]	VIII 24, VI SK 10, IV SK 6,5, XXVIII SK 4,7 u. 3,7, II [illegible]
[illegible]		79	96	20	8,1	[illegible]	IV 27, IV 24, X SK 10, II SK 6,5, VI SK 4,7, XX SK 3,7, IV [illegible]
Amiral Duperré			96	20,4	8,4	11 209	IV 27, I SK 16, XIV SK 14, XIV SK 4,7, X SK 3,7, IV [illegible]
Courbet . . .		81		21,3	8,3	10 808	IV 27, IV 24, X SK 14, XVI SK 4,7, VIII SK 3,7, X M, V [illegible]
Amiral Baudin		83	100,1	21,3	8	11 911	II 37*, V SK 16, VIII SK 14, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, VI [illegible]

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							

16 Kn. Geschw., Armirung II kl. SK, II M. — Transportschiffe „Catopari" (84) (87), 1 Schr., Armirung II Gesch. kl. Kal.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung	Pferdekräfte	Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	Heckrad	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	450	12,0	.	.	auf dem Nil in Verwendung
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	2	.	600	13,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung	Pferdekräfte	Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	Rad	.	6400	18,0	.	.	
.	.	.	.	1	.	1100	14,0	.	.	

„Jeafferieh" 700 t Dpl. und „Kartum" 460 t Dpl. — Das Transportschiff „Gharbieh" Dampfer für den Küstenwachtdienst „Abbas", „Hudud", „Mokbar Serur", „Muffettish Die Segelschiffe für den Küstenwachtdienst „El Nimr", „Gazelle", „Mabel", „Mabruk", 645 Netto Reg. t.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung	Pferdekräfte	Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
60	350	240	240	1	802	6500	14,6	5500	691	Zwar unter 10000 t, aber seiner Natur nach hierher gehörig
		E								
60	380	240	.	2	750	8300	15,2	4000	693	soll, wie angegeben, umarmirt werden
	E									
60	550	100	300	=	850	7000	14,2	2850	656	
		E								
60	380	240	.	=	750	8110	15,0	4000	681	soll, wie angegeben, umarmirt werden
S		E								
100	550	100	420	=	740	8300	15,2	3000	634	*) soll für die II 37 II 27 erhalten
S		E								

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Formidable .	Cuirassé d'escadre	85	100	21,2	8,4	12 156	II 37,*) V SK 16, VIII SK 14, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, VI TL
Hoche	„	86	102,4	20	8,3	10 997	II 34, II 27, XII SK 14, II SK 6,5, IX SK 4,7, XII SK 3,7, V TL
Marceau . . .	„	87	102	„	„	10 850	IV 34, XVII SK 14, IV SK 6,5, XII SK 4,7, VI SK 3,7, IX M, III TL
Neptune . . .	„	„	100,6	„	„	10 930	Wie vor, aber IV M, VI TL
Magenta . . .	„	90	102	„	„	10 851	IV 34, XIV SK 14, II SK 10, IV SK 6,5, XVIII SK 4,7, VI SK 3,7, VI M, III TL
Brennus . . .	„	91	110	20,2	8	11 395	III 34, X SK 16, IV SK 6,5 XIV SK 4,7, VIII SK 3,7, VII M, IV TL
*Jauréguiberry	„	93	111	22,2	8,5	11 824	II 30,5, II 27, VIII SK 14, IV SK 6,5, XII SK 4,7, VIII M, VI TL
Charles Martel	„	„	119,7	21,6	8,4	11 881	II 30,5, II 27, VIII SK 14, IV SK 6,5, XIV SK 4,7, V SK 3,7, VIII M, VI TL
*Carnot . . .	„	94	116,5	21,5	8,3	12 008	II 30,5, II 27, VIII SK 14, IV SK 6,5, XVI SK 4,7, X SK 3,7, IV TL
*Masséna . .	„	95	117	20,3	8,2	11 924	II 30,5, II 27, VIII SK 14, VIII SK 10, XII SK 4,7, XII SK 3,7, IV TL
Bouvet . . .	„	96	122,3	21,4	8,4	12 205	Wie vor, aber XX SK 3,7
*Charlemagne	„	95	117,5	20,3	„	11 275	IV 30,5, X SK 14, VI SK 10, XX SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL
Saint Louis .	„	96	„	„	„	„	„
Gaulois . . .	„	„	„	„	„	„	„
Iéna	„	98	122,2	20,8	„	12 052	IV 30,5, VIII SK 16, VIII SK 10, XX SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL
Suffren . . .	„	99	125,5	21,4	„	12 728	IV 30,5, X SK 16, VIII SK 10, XX SK 4.7, II SK 3,7, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
100 S	550	100 C	450	2	730	9 600	16	3000	655	*) Soll für die II 37 II 27 erhalten.
80 S	450 C	.	350 C	=	600	11 000	=	=	611	
80	450 S	.	350 S	=	620	11 000	16,2	4000	643	
=	=	.	=	=	=	11 045	16,1	=	650	
=	=	.	=	=	=	10 877	16,2	=	651	
120	450	100 S	450	=	610	14 060	18,2	=	666	
70	450 S	.	370 S	=	700	14 200	17,7	=	625	
=	=	.	=	=	667	15 000	18,1	=	632	
=	=	.	=	=	705	16 300	18,5	=	625	
=	=	.	350 S	3	585	14 200	17,5	=	642	
90	400 S	.	=	=	621	14 000	18,2	=	631	
90	405	75 S	400	=	677	14 500	18	7300	=	
= =	= =	= =	= =	= =	= =	= =	= =	= =	= =	
65	320 S	.	350 S	=	820	15 500	18	7000	631	
70	300 S	130	.	=	=	16 200	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Linienschiffe 2. Kl.							
Richelieu	Cuirassé garde-côtes offensif	73	98,6	17,6	8,5	9128	VI 27, V 24,4, VIII SK 14, II SK 6,5, VI SK 4,7, XIX M
Friedland	=	=	93	17,7	8,9	8994	VIII 27, VII SK 14, II SK 6,5, VII SK 4,7, XXII M
Colbert	=	75	95,1	=	8,6	8924	VIII 27, II 24,4, VI SK 14, VI SK 4,7, XX SK 3,7
Trident	=	76	95,7	=	=	8857	VIII 27, II 24,4, VI SK 14, VI SK 4,7, XIX SK 3,7
Terrible	Cuirassé garde-côtes	81	85,3	18,0	7,5	7575	II 34, IV SK 10, II SK 6,5, IV SK 4,7, III SK 3,7, XVI M, IV TL
Indomptable	=	83	=	=	=	7634	II 27, VI SK 10, X SK 4,7, II TL
Requin	=	85	=	=	=	7822	II 27, VI SK 10, II SK 6,5, IV SK 4,7, X M, IV TL
Caïman	=	=	84,8	=	=	7639	II 27, VI SK 10, VI SK 4,7, VI SK 3,7, II TL
*Henri IV	Cuirassé d'escadre	99	108	22,2	7,0	8948	II 27, VII SK 14, XII SK 4,7, II SK 3,7, II TL
Linienschiffe 3. Kl.							
Tonnerre	Cuirassé garde-côtes	75	75,6	17,6	6,5	5858	II 27, I SK 6,5, IV SK 4,7, VI M, II TL
Fulminant	=	77	73,6	=	=	5965	II 27, IV SK 4,7, II SK 3,7, VI M, IV TL
Tonnant	=	80	75,8	17,8	5,3	5091	II 34, IV SK 3,7, IV M
Furieux	=	83	72,6	17,7	6,6	6019	II 24, II SK 10, II SK 6,5, IV SK 3,7, VI M, II TL
Bouvines	=	92	89,5	17,8	7,1	6610	II 30,5, VIII SK 10, IV SK 4,7, X M, II TL
Jemmapes	=	=	=	17,5	=	6592	II 34, IV SK 10, IV SK 4,7, X M, II TL
Valmy	=	=	=	=	=	=	=
*Amiral Tréhouart	=	93	89,4	17,8	=	6629	II 34, VIII SK 10, IV SK 4,7, IV SK 3,7, VIII M, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
11	220	160	110	2	650	4240	13,2	3200	741	Sollen modernisirt werden
	E									
10	200	160	160	1	800	4428	13,3	3000	684	
		E								
50	220	160	160	〃	700	5000	14,5	3100	747	
		E								
60	220	160	160	〃	650	4882	14,2	2600	686	
S		E								
80	550	.	450	2	400	7000	14,5	2100	405	
S	C		C							
80	500	.	300	〃	〃	6500	14,9	.	402	
S	C		C							
80	500	.	〃	〃	〃	7000	14,2	2600	310	
S	C									
80	500	.	〃	〃	〃	6500	14,3	.	405	
S	C									
94	280	100	300	3	725	11 500	17	7590	464	
		S								
50	300	.	300	1	290	3600	12,9	1500	228	
E			E							
50	330	.	〃	〃	〃	4000	13,7	1300	255	
E										
80	450	.	340	〃	166	2400	11,6	.	171	
C			C							
90	500	.	450	2	290	4600	13,9	1500	248	
S			S							
100	460	.	〃	〃	300	8500	17	1700	323	
S										
100	450	.	〃	〃	310	〃	18	〃	299	
S										
〃	〃	.	〃	〃	300	〃	17	〃	297	
〃	〃	.	〃	〃	〃	8350	15,8	〃	329	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Latouche-Tréville	Croiseur cuirassé	92	108,6	14	6,1	4 756	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VI M, IV TL
*Amiral Charner	„	93	106	„	„	4 778	II 19, VI S K14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M, IV TL
Chanzy....	„	94	„	„	6	4 812	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M, IV TL
Bruix	„	„	108,6	„	6,1	4 811	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M
Pothuau ...	„	95	113	15,3	6,5	5 365	II 19, X SK 14, X SK 4,7, VIII SK 3,7, V TL
*Jeanne d'Arc	„	99	145,4	19,4	7,5	11 270	II 19, XIV SK 14, XVI SK 4,7 VI SK 3,7, II TL
*Amiral Gueydon	„	„	138	„	„	9 517	II 19, VIII SK 16, IV SK 10, II SK 6,5, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, II TL
Dupetit Thouars	„	i B	„	„	„	„	„
Montcalm ..	„	„	„	„	„	„	„
Condé	„	„	„	20,2	7,6	10 014	II 19, VIII SK 16, VI SK 10, II SK 6,5, XVIII SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL
*Gloire ...	„	„	„	„	„	„	„
Sully	„	„	„	„	„	„	II 19, VIII SK 16, IV SK 10, II SK 6,5, XVIII SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL
La Marseillaise	„	„	„	„	„	„	„
Amiral Aube	„	„	„	„	„	„	„
Dupleix ...	„	„	130	17,8	7,4	7 700	X SK 16, II SK 6,5, X SK 4,7, IV SK 3,7, II TL
Desaix	„	„	„	„	„	„	wie vor, aber VI SK 3,7
Kléber	„	„	„	„	„	„	„

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tage	Croiseur I cl	86	119	16,4	7,5	7 589	VI SK 16, X SK 14, II SK 6,5 XII SK 4,7, X SK 3,7 II TL
*Cécille ...	„	88	115,5	15	6,8	5 933	VIII SK 16, X SK 14, VI SK 4,7, XIV SK 3,7, IV M, IV TL
D'Entrecasteaux	„	96	120	17,9	7,5	8 114	II 24, XII SK 14, XII SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50	330 E	.	300 E	1	125	2 000	10,2	.	171	
=	350 E	.	300 E	=	=	2 029	10,8	.	176	
25	140 E	.	300 E	2	177	600	7,7	1140	102	
50	240 S	.	200 S	=	46	1 500	11,8	.	91	
=	=	.	=	=	=	=	12,3	700	87	
63	240 S	.	=	=	100	1 600	11,6	.	112	
50	240 S	.	=	=	46	1 500	10,3	.	87	
63	240 S	.	=	=	.	1 600	11,3	.	109	
50	240 S	.	=	=	46	1 500	10,3	.	87	
63	240 S	.	=	=	.	1 600	13,0	.	110	
=	=	.	=	=	.	=	11,3	.	108	
10	150	120 E	120	2	300	2 400	12,8	2740	388	
50 S	250 C	.	200 C	=	400	4 160	14,1	.	450	
50 S	250 C	.	200 C	=	=	4 560	14,3	.	440	
50 S	250 C	.	200 C	=	=	4 400	14,4	.	430	
55	110 S	.	110 S	3	900	14 000	20,4	9400	521	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Latouche-Tréville	Croiseur cuirassé	92	108,6	14	6,1	4 756	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VI M, IV TL
*Amiral Charner	=	93	106	=	=	4 778	II 19, VI S K14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M, IV TL
Chanzy. . . .	=	94	=	=	6	4 812	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M, IV TL
Bruix	=	=	108,6	=	6,1	4 811	II 19, VI SK 14, IV SK 6,5, IV SK 4,7, VIII M
Pothuau . . .	=	95	113	15,3	6,5	5 365	II 19, X SK 14, X SK 4,7, VIII SK 3,7, V TL
*Jeanne d'Arc	=	99	145,4	19,4	7,5	11 270	II 19, XIV SK 14, XVI SK 4,7 VI SK 3,7, II TL
*Amiral Gueydon	=	=	138	=	=	9 517	II 19, VIII SK 16, IV SK 10, II SK 6,5, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, II TL▼
Dupetit Thouars	=	i B	=	=	=	=	=
Montcalm . .	=	=	=	=	=	=	=
Condé	=	=	=	20,2	7,6	10 014	II 19, VIII SK 16, VI SK 10, II SK 6,5, XVIII SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL
*Gloire . . .	=	=	=	=	=	=	=
Sully	=	=	=	=	=	=	II 19, VIII SK 16, IV SK 10, II SK 6,5, XVIII SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL
La Marseillaise	=	=	=	=	=	=	=
Amiral Aube	=	=	=	=	=	=	=
Dupleix . . .	=	=	130	17,8	7,4	7 700	X SK 16, II SK 6,5, X SK 4,7, IV SK 3,7, II TL
Desaix	=	=	=	=	=	=	wie vor, aber VI SK 3,7
Kléber	=	=	=	=	=	=	=

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tage	Croiseur I cl	86	119	16,4	7,5	7 589	VI SK 16, X SK 14, II SK 6,5 XII SK 4,7, X SK 3,7 II TL
*Cécille . . .	=	88	115,5	15	6,8	5 933	VIII SK 16, X SK 14, VI SK 4,7, XIV SK 3,7, IV M, IV TL
D'Entrecasteaux	=	96	120	17,9	7,5	8 114	II 24, XII SK 14, XII SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
65	92	.	.	2	540	8 000	18	5200	387	
	S									
65	95	.	.	"	360	"	19	6000	392	
	S									
65	92	92	.	"	"	"	"	.	398	
	S									
65	92	.	.	"	"	8 700	18,7	4000	391	
	S									
85	60	85	180	"	638	10 378	19,2	4500	463	
		S								
50	150	.	200	3	1400	28 500	23	.	626	
	S		S							
50	150	120	200	"	1020	19 600	21	6500	610	
		S								
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
45	150	120	200	"	970	20 500	"	6000	563	
		S								
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	614	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	563	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	614	
70	100	.	.	"	880	17 100	"	8800	531	
	S									
50	120	.	.	"	"	"	"	"	"	
	S									
70	100	.	.	"	"	"	"	"	"	
	S									
50	.	.	.	2	915	12 500	19,1	8000	538	
S										
100	.	.	.	"	650	11 000	19,5	6000	517	
S										
"	.	.	.	"	"	14 500	20	8000	521	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Guichen . . .	Croiseur I cl	97	133,0	16,7	7,5	8277	II SK 16, VI SK 14, X SK 4,7, V SK 3,7, II TL
*Chateau-renault	„	98	135,0	17,0	7,4	8017	„
*Jurien de la Gravière	„	99	137,0	15,0	6,3	5685	VIII SK 16, II SK 6,5, X SK 4,7, VI SK 3,7, II TL

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Sfax	Croiseur II cl	84	88,0	15,0	7,6	4728	VI SK 16, X SK 14, VI SK 4,7, X SK 3,7, V TL
Alger.	„	89	105,6	13,8	6,3	4382	IV SK 16, VI SK 14, II SK 6,5, X SK 4,7, VI SK 3,7, V TL
*Jean Bart .	„	„	107,7	13,3	6,1	4109	„
Isly	„	91	„	„	„	4477	IV SK 16, VI SK 14, XII SK 4,7, VIII SK 3,7, V TL
*Chasseloup Laubat	„	93	94,0	„	6,3	3758	VI SK 16, IV SK 10, IV SK 4,7, XI SK 3,7, VI TL
Friant	„	„	„	„	„	3739	VI SK 16, IV SK 10, I SK 6,5, IV SK 4,7, VII SK 3,7, II TL
Bugeaud . . .	„	„	97,1	13,2	„	3740	VI SK 16, IV SK 10, IV SK 4,7, XI SK 3,7, II TL
*Descartes .	„	94	99,4	12,9	6,5	3938	IV SK 16, X SK 10, VIII SK 4,7, IV SK 3,7, II TL
Pascal	„	95	„	„	„	4015	„
Du Chayla .	„	„	99,3	13,7	6,3	3952	VI SK 16, IV SK 10, X SK 4,7, V SK 3,7, II TL
D'Assas . . .	„	96	„	„	„	4026	VI SK 16, IV SK 10, X SK 4,7, IX SK 3,7, II TL
Cassard . . .	„	„	„	„	„	3952	VI SK 16, IV SK 10, X SK 4,7, V SK 3,7, II TL
Catinat . . .	„	„	101,2	13,6	6,5	4065	IV SK 16, X SK 10, X SK 4,7, V SK 3,7, II TL
Protet	„	98	„	„	„	„	IV SK 16, X SK 10, X SK 4,7, IV SK 3,7, II TL
H 4	Croiseur estaffette	i B	120,0	„	5,1	4000	VIII SK 10, XII SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL
H 5	„	„	„	„	„	„	„
Coëtlogon . .	Croiseur III cl	88	95,0	9,3	5,2	1932	IV SK 14, IV SK 4,7, IV SK 3,7, IV M, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75 S	.	.	.	3	1460	23 000	23,0	7600	625	
=	.	.	.	=	1400	=	=	7500	=	
60 S	.	.	.	=	600	17 400	=	9300	511	
50 S	.	.	.	2	715	6 400	16,7	5000	479	
90 S	.	.	.	=	400	8 000	19,0	4000	385	
100 S	.	.	.	=	750	=	18,4	=	376	
90 S	.	.	.	=	880	=	18,3	5000	387	
80 S	.	.	.	=	587	9 500	18,8	.	341	
=	.	.	.	=	730	=	19,0	7065	337	
=	.	.	.	=	587	=	18,9	5500	341	
40 S	.	.	.	=	552	8 870	21,8	=	401	
=	.	.	.	=	650	9 000	20,0	=	383	
80 S	.	.	.	=	624	10 000	20,2	6000	370	
=	.	.	.	=	614	=	19,8	=	392	
=	.	.	.	=	624	=	=	.	373	
=	.	.	.	=	568	9 938	19,6	6000	393	
60 S	.	.	.	=	=	9 500	20,2	=	384	
?	.	.	.	3	600	15 000	23,0	8000	380	
?	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
40 S	.	.	.	2	200	5 900	19,5	2400	201	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Forbin	Croiseur III cl	88	95	9,3	5,2	1966	IV SK 14, VII SK 4,7, I SK 3,7, IV M, V TL
Troude	⸗	⸗	⸗	9,5	⸗	2026	IV SK 14, VII SK 4,7, III SK 3,7, IV M, IV TL
Cosmao . . .	⸗	89	⸗	⸗	⸗	1954	IV SK 14, VII SK 4,7, V SK 3,7, I TL
Lalande . . .	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	2000	IV SK 14, VII SK 4,7, III SK 3,7, IV M, V TL
Surcouf . . .	⸗	⸗	⸗	9,3	⸗	2044	IV SK 14, I SK 6,5, IV SK 4,7, IV SK 3,7, IV M, V TL
Davout . . .	⸗	⸗	90,7	12,1	6,2	3017	VI SK 16, I SK 6,5, IV SK 4,7, VIII SK 3,7, IV TL
Suchet	⸗	93	95	⸗	⸗	3334	VI SK 16, IV SK 10, I SK 6,5, VIII SK 4,7, VIII SK 3,7, VII TL
Linois	⸗	94	98	10,5	5,4	2345	IV SK 14, II SK 10, IV SK 4,7, II SK 3,7, IV M, IV TL
Galilée . . .	⸗	96	100,7	⸗	5,5	2317	IV SK 14, II SK 10, I SK 6,5, VIII SK 4,7, II SK 3,7, IV M, II TL
Lavoisier . . .	⸗	97	⸗	10,7	⸗	2322	IV SK 14, II SK 10, VIII SK 4,7, II SK 3,7, IV M, II TL
D'Estrées . .	⸗	⸗	95	12	5,4	2452	II SK 14, IV SK 10, I SK 6,5, VIII SK 4,7, II M
Infernet . . .	⸗	99	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
	Ungeschützte Kreuzer.						
Duquesne . .	Croiseur I cl	76	101,8	15,3	7,7	5986	VII SK 16, XIV SK 14, II SK 6,5, V SK 4,7, XIV M
Tourville . .	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	5576	VII SK 16, XIV SK 14, II SK 6,5, IV SK 4,7, XIV M
Duguay-Trouin	Croiseur II cl	77	90,3	13,2	6,4	3593	V SK 16, V SK 14, XV kl Gesch, II TL
Naïade	⸗	81	75	14,2	7	3686	II SK 16, XVIII SK 14, IX kl Gesch, IV TL
Aréthuse . . .	⸗	82	84,6	13,3	6,6	3665	IV SK 16, XVI SK 14, II SK 6,5, IV SK 4,7, VIII SK 3,7
Dubourdieu .	⸗	84	77,3	14,2	7	3577	IV SK 16, XII SK 14, II SK 6,5, I SK 4,7, X SK 3,7, II TL
Fabert	Croiseur III cl	74	78	11	5,6	2100	VIII SK 14, VI M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
40 S	.	.	.	2	200	5800	20,6	2000	200	
″	.	.	.	″	″	″	20,9	2400	201	
″	.	.	.	″	″	″	20,6	″	″	
″	.	.	.	″	″	″	20	″	″	
″	.	.	.	″	″	″	″	3500	199	
80 S	.	.	.	″	480	9000	19	4000	329	
″	.	.	.	″	″	″	″	″	335	
40 S	.	.	.	″	200	6600	20,3	″	250	
″	.	.	.	″	226	6800	20,5	3000	263	
″	.	.	.	″	″	4560	21,5	″	269	
″	.	.	.	″	345	8500	20,5	8000	235	
″	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	1	660	7200	16,5	4400	503	
.	.	.	.	″	800	7000	16,9	″	500	
.	.	.	.	″	430	4800	15,9	4200	329	
.	.	.	.	″	500	2800	13,7	4600	443	
.	.	.	.	″	″	4000	15,1	5000	447	
.	.	.	.	″	600	3000	13,9	4800	422	
.	.	.	.	″	300	2100	14,9	3800	198	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Éclaireur . . .	Croiseur	77	72,1	10,8	5,2	1769	VIII SK 14, VI M.
D'Estaing . .	III cl	79	80	11,4	5,7	2435	XV SK 14, VIII M
Nielly	=	80	=	=	5,8	2400	XV SK 14, VII M
Primanguet .	=	82	=	=	=	2447	XV SK 14, X M
Kersaint . . .	Aviso	97	68,7	10,5	4,6	1297	I SK 14, V SK 10, VII SK 3,7
Bougainville	Aviso-	78	64	=	4,9	1519	IV SK 14, IV SK 3,7
Nièvre	transport	=	63,7	=	=	1602	IV SK 14, IV SK 3,7
Pourvoyeur .	=	=	56	9,4	3,8	1082	II SK 10, IV SK 3,7
Romanche . .	=	79	64	10,5	4,9	1570	IV SK 14, II 9, IV SK 3,7
Aube	=	85	63,7	=	5,0	1600	=
Meurthe . . .	=	=	64	=	4,9	1442	IV SK 14, II 9, I SK 6,5, IV SK 3,7
Eure	=	86	63,7	=	5,0	1578	IV SK 14, II 9, IV SK 3,7
Durance . . .	=	87	64	=	4,9	1554	IV SK 14, II 9, I SK 6,5, IV SK 3,7
Rance	=	88	=	=	=	1609	IV SK 14, II 9, IV SK 3,7
Manche . . .	=	90	63,7	=	5,0	1512	=
Vaucluse . . .	=	i B	64	=	4,9	1613	=

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Inconstant .	Aviso I cl	86	60,8	8,7	4,2	891	III SK 14, I SK 10, V SK 3,7
Papin	=	=	=	=	=	=	=
Fulton	=	87	=	=	=	913	=
Mouette . . .	Aviso II cl	79	42,5	6,2	2,3	260	IV SK 3,7
Chimère . . .	=	81	38	6,1	2,2	286	.
Alouette . . .	=	82	50	7,5	2,2	507	II 9, V SK 3,7
Ibis	=	83	42,5	6,2	2,3	279	IV SK 3,7
Ardent	=	83	53,6	7,6	2,2	611	II 9, IV SK 3,7
Goëland . . .	=	=	54,2	7,7	2,8	636	=
Alcyon	=	84	45	7,4	1,5	321	VI SK 3,7
Bengali . . .	=	87	54,5	7,5	2,2	591	II 9, IV SK 3,7
Jouffroy . . .	=	=	45,1	7,4	1,5	336	VI SK 3,7
Lézard	Aviso III cl	=	34	5,5	1,2	170	IV SK 3,7
Aspic	Ca-	80	44,3	7,3	3,2	476	II SK 14, II SK 10, I M
Vipère	nonnière	81	=	=	=	486	II SK 14, II SK 10, IV M
Capricorne . .	=	82	45,2	=	=	483	II SK 14, II SK 10, III SK 3,7
Comète . . .	=	84	46,2	7,6	=	495	II SK 14, II SK 10, II M
Gabès	=	=	=	=	=	493	II SK 14, II SK 10, III M
Lion	=	=	=	=	=	503	II SK 14, II SK 10, VI M
Scorpion . .	=	=	=	=	=	505	II SK 14, II SK 10, III M
Météore . . .	=	85	=	=	=	504	=
Surprise . . .	=	95	56,3	7,5	3,8	627	II SK 10, IV SK 6,5, IV M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	200	2200	15	3100	194	
.	.	.	.	=	300	2750	15,3	4800	272	
.	.	.	.	=	=	2100	14,9	3800	271	
.	.	.	.	=	=	2750	14,3	4800	272	
.	.	.	.	=	200	2400	19	4000	146	
.	.	.	.	=	250	650	9,3	.	115	
.	.	.	.	=	=	850	11,4	.	118	
.	.	.	.	=	200	750	11	.	90	
.	.	.	.	=	250	=	10,8	.	120	
.	.	.	.	=	.	900	12,5	.	119	
.	.	.	.	=	200	800	11,4	.	118	
.	.	.	.	=	.	900	12	.	119	
.	.	.	.	=	.	800	10,5	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	11	.	=	
.	.	.	.	=	.	900	12	.	194	
.	.	.	.	=	200	=	10,6	3000	122	
.	.	.	.	1	160	1100	12,1	.	116	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	117	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	116	
.	.	.	.	=	50	400	11,8	.	58	
.	.	.	.	=	30	200	9,5	.	56	
.	.	.	.	Rad	.	450	9,4	.	71	
.	.	.	.	1	15	340	11,3	.	68	
.	.	.	.	Rad	.	450	9,7	.	70	
.	.	.	.	=	.	500	10,4	.	=	
.	.	.	.	=	.	220	7,7	.	43	
.	.	.	.	=	90	450	9	.	70	
.	.	.	.	=	.	220	8,5	.	43	
.	.	.	.	=	20	180	=	.	36	
.	.	.	.	1	50	450	10,3	1100	76	
.	.	.	.	=	60	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	70	500	11,2	.	=	
.	.	.	.	=	60	=	11,5	.	77	
.	.	.	.	=	=	=	10,8	1400	76	
.	.	.	.	=	70	=	11,8	.	77	
.	.	.	.	=	=	=	11,7	.	76	
.	.	.	.	=	=	=	11,2	.	=	
.	.	.	.	=	73	900	13,4	2500	99	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Décidée	Canon-	99	56	8	3,7	647	II SK 10, IV SK 6,5, IV M
Zélée	nière	i. B.	56,2	=	=	=	=
Javelot	Chaloupe-	66	24,1	4,9	1,7	102	II l
Avalanche	canonnière	84	30	5,8	1,1	141	II 9, III SK 3,7
Baionnette	=	=	=	=	=	=	=
Bouclier	=	=	=	=	=	=	=
Caronade	=	=	=	=	=	=	II 9, IV SK 3,7
Cimeterre	=	=	=	=	=	=	II 9, V SK 3,7
Berthe de Villers	=	=	37,4	7,4	0,7	192	=
Jacquin	=	=	=	=	=	=	=

Torpedo-Schiffe und -Fahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Milan	Contre-torpilleur	84	92,4	10	4,6	1733	II SK 10, I SK 6,5, IV SK 4,7, VIII SK 3,7, II TL
Condor	d'escadre	85	68	8,9	4,7	1249	V SK 10, I SK 6,5, VI SK 4,7, VI SK 3,7, V TL
Épervier	=	86	=	=	=	1288	V SK 10, I SK 6,5, VI SK 4,7, IV SK 3,7, V TL
Faucon	=	87	=	=	=	1332	V SK 10, I SK 6,5, VI SK 4,7, II SK 3,7, IV TL
Vautour	=	89	=	8,7	=	1286	V SK 10, VI SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL
Wattignies	=	91	70	8,9	=	1292	V SK 10, VI SK 4,7, IV SK 3,7, IV TL
Fleurus	=	93	71	=	=	1310	=
D'Iberville	=	=	80	8,2	3,4	967	I SK 10, III SK 6,5, VI SK 4,7, VI TL
Cassini	=	94	=	8,3	3,5	981	I SK 10, III SK 6,5, VII SK 4,7, VI TL
Casabianca	=	95	=	8,2	=	990	=
Dunois	=	97	78	8,5	3,9	904	VI SK 6,5, VI SK 4,7
Lahire	=	98	=	=	=	=	=
Durandal	=	99	55	5,9	3,0	308	I SK 6,5 VI SK 4,7, II TL
Hallebarde	=	=	=	=	=	=	=
Fauconneau	=	i. B.	56	=	=	311	=
Espingole	=	=	=	=	=	=	=
Pique	=	=	56,6	6,0	=	319	=
Epée	=	=	=	=	=	=	=
Framée	=	=	=	=	=	314	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	75	900	13	2700	106	
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
.	.	.	.	„	60	50	5,7	.	27	
.	.	.	.	2	30	160	9	.	48	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	43	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	Heckrad	20	250	„	.	50	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	2	400	4000	18,4	.	194	
.	.	.	.	„	160	3000	17,8	2800	156	
.	.	.	.	„	„	„	17,4	„	150	
.	.	.	.	„	150	„	17,1	„	156	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	116	4000	18,1	1800	162	
.	.	.	.	„	118	„	18	1300	173	Cherbourg
.	.	.	.	„	115	5000	21,5	6000	140	St. Nazaire
.	.	.	.	„	„	„	„	4500	143	Hâvre
.	.	.	.	„	116	„	21,2	„	142	Bordeaux
.	.	.	.	„	137	6400	23,5	5000	137	Cherbourg
.	.	.	.	„	„	7000	23	„	„	„
.	.	.	.	„	37,6	4800	27,4	2300	62	Hâvre
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	26	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	33,6	5700	„	2055	61	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	62	St. Nazaire

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Yatagan . . .	Contre-torpilleur d'escadre	i B	56,6	6,0	3,0	314	I SK 6,5, VI SK 4,7, II TL
Pertuisane . .	=	=	56	5,9	=	303	=
Escopette . .	=	=	=	=	=	=	=
Flamberge . .	=	=	=	=	=	=	=
Rapière . . .	=	=	=	=	=	=	=
Sainte Barbe	Aviso torpilleur	85	59,2	6,7	2,2	437	IV SK 4,7, III SK 3,7, III TL
Bombe	=	=	=	=	=	=	=
Couleuvrine .	=	=	=	=	=	=	=
Dague	=	=	=	=	=	=	=
Dragonne . .	=	=	=	=	=	=	=
Flèche	=	=	=	=	=	=	=
Salve	=	86	=	=	=	=	=
Lance	=	=	=	=	=	=	=
Léger.	=	91	60,0	=	2,5	517	I SK 6,5, III SK 4,7, II SK 3,7, III TL
Lévrier. . . .	=	=	=	=	=	505	=

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Ouragan . . .	Torpilleur d'escadre	87	46	4,8	2,6	175	II SK 4,7, IV TL
Coureur . . .	=	88	45	4,4	1,5	129	II SK 4,7, II TL
Alarme . . .	=	89	46	4,8	2,6	180	II SK 4,7, IV TL
Aventurier . .	=	=	=	=	=	174	=
Défi	=	=	=	=	=	173	=
Téméraire . .	=	=	=	=	=	174	=
Agile	=	=	42	4	2,5	121	III SK 4,7, II TL
Éclair	=	91	43,5	4,0	=	128	II SK 4,7, II TL
Kabyle	=	=	=	=	=	=	=
Orage	=	=	=	=	=	=	=
Sarrazin . .	=	92	=	=	=	131	=
Tourbillon .	=	=	=	=	=	=	=
Grondeur . .	=	=	45	4,4	1,5	=	=
Véloce	=	=	=	=	=	=	=
Dragon . . .	=	=	42	4,6	2,5	129	=
Grenadier . .	=	=	=	=	=	=	=
Lancier. . . .	=	=	=	=	=	128	=
Turco	=	=	=	=	=	124	=
Zouave . . .	=	=	=	=	=	=	=
Mousquétaire	=	=	47	4,7	1,9	150	II SK 3,7, II TL
Archer	=	93	42	4	2,1	131	II SK 4,7, II TL
Corsaire . . .	=	=	51	4,6	1,7	171	II SK 3,7, II TL
Chevalier . .	=	=	44	4,8	2,1	134	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen.
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	33,6	5700	26	2055	62	St. Nazaire
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	Rochefort
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	=
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	=
40	.	.	.	=	100	1800	18	1000	70	
S										
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	=	=	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	=	130	2400	18,8	.	89	
.	.	.	.	=	=	=	18,0	.	=	
.	.	.	.	2	40	1400	20	.	35	St. Nazaire
.	.	.	.	=	22	1500	23,8	.	27	
.	.	.	.	=	40	1400	20	.	35	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	1	14	1100	20,5	1500	27	Hâvre
.	.	.	.	=	17	=	21,4	1650	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	14	=	20,5	=	=	Bordeaux
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	2	20	1750	24	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	25	.	=	
.	.	.	.	=	16	=	25,6	2000	=	Hâvre
.	.	.	.	=	=	=	25,3	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	25,8	=	=	=
.	.	.	.	=	=	1400	21	=	=	St. Nazaire
.	.	.	.	=	=	=	20,5	=	=	=
.	.	.	.	=	18	2100	25,4	.	31	Hâvre
.	.	.	.	=	17	1300	20,9	2000	27	=
.	.	.	.	=	15	2500	24,3	1000	=	St. Nazaire
.	.	.	.	=	16	2400	27,2	1200	29	Hâvre

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Lansquenet	Torpilleur d'escade	93	50,4	5,3	2,1	150	II SK 3,7, II TL
Tourmente		„	42	4,5	2,9	132	II SK 4,7, II TL
Argonaute	„	„	„	„	„	„	„
Flibustier	„	94	„	„	„	„	II SK 4,7, III TL
Averne	„	„	„	„	„	133	II SK 4,7, II TL
Dauphin	„	„	„	„	„	137	„
Aquilon	„	95	„	4,4	2,4	130	„
Forban	„	„	44	4,6	2,2	152	II SK 3,7, II TL
Mangini	„	96	45	4,5	2,1	43	II SK 4,7, II TL
Cyclone	„	98	„	4,6	2,5	152	„
Sirocco	„	i B	„	4,9	2,6	181	II SK 4,7, III TL
Mistral	„	„	„	„	„	„	„
Simoun	„	„	„	„	„	„	„
Typhon	„	„	„	„	„	„	„
Trombe	„	„	„	„	„	„	„
Audacieux	„	„	„	„	„	„	„
Balny	Torpilleur I cl	86	40,7	3,3	2,2	66	II SK 3,7, II TL
Bouët-Willaumez		„	„	„	„	„	„
Capitaine Cuny	„	„	„	„	„	„	„
Capitaine Mehl	„	„	„	„	„	„	„
Challier	„	„	„	„	„	„	„
Dehorter	„	„	„	„	„	„	„
Déroulède	„	„	„	„	„	„	„
Doudard de Lagrée	„	„	„	„	„	„	„
Edmond Fontaine	„	„	„	„	„	„	„
103 Stück (Nr. 126 bis 129, 145 bis 149, 151 bis 244)	„	87 bis 99	37 bis 41	3 bis 4,2	1,9 bis 2,7	80 bis 90	II SK 3,7, II TL (Nr. 151 I TL)
77 Stück (Nr. 26 bis 28, 60 bis 66, 68 bis 73, 75, 77 bis 82, 84 bis 109, 111 bis 121, 123 bis 125, 130 bis 132, 134 bis 144)	Torpilleurs II cl	78 bis 92	33 bis 35	3,3 bis 3,5	1,9 bis 2,2	44 bis 54	II SK 3,7, II TL (Nr. 26 bis 28 I TL)
19 Stück (Nr. 22, 24, 25, 31 bis 39, 41 bis 44, 49, 52, 53)	Torpilleurs III cl	77 bis 82	27	3,2	1,8	27 bis 32	II TL (Nr. 24 u 49 1 Spier)
5 Stück (Nr. 30, 56 bis 59)	Torpilleurs-vedettes	79 bis 82	18	2	1	12	II TL
9 Stück (A bis J)	Torpilleurs á embarquer	94 u i B	18,2 bis 19	2,7 bis 2,8	1,5	14 bis 14,6	I TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	.	2600	26	.	34	Nantes
.	.	.	.	"	15,5	2000	24,6	.	27	St. Nazaire
.	.	.	.	"	"	"	25,1	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	25,7	.	"	Hâvre
.	.	.	.	"	"	"	24,4	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	25,2	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	25,8	1800	"	
.	.	.	.	"	14,4	3260	29,5	1000	28	
.	.	.	.	"	18	2100	27	1800	27	Nantes
.	.	.	.	"	17,4	4200	30	2000	29	Hâvre
.	.	.	.	"	20	"	26	2500	37	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	St. Nazaire
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	1	12	600	18	1300	22	Hâvre
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	Nantes
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	10 bis 14	900 bis 1800	23 bis 25,5	1800	22 bis 25	
.	.	.	.	"	.	400 bis 700	17 bis 20	.	18	Hâvre
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	120	16	.	8	Thornycroft
.	.	.	.	"	0,8	210 bis 270	16,5 bis 20,5	160	7 bis 9	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Unterwasserboote.							
Gymnote . . .	Sous-marin	88	18	1,8	.	30	I TL
Gustave Zédé	„	93	48,5	3,2	.	266	„
Morse	„	99	36	2,75	.	146	„
Narval	Torpilleur sub-mersible	i B	34	3,75	1,6	160	IV TL
Français . . .	„	„	„	3	.	.	.
Algérien . . .	„	„	„	„	.	.	.
Farfadet . . .	„	„	.	.	.	.	.
Gnome	„	„	.	.	.	.	.
Korrigan . . .	„	„	.	.	.	.	.
Lutin	„	„	.	.	.	.	.
Schulschiffe.							
Iphigénie . .	Croiseur III cl	81	73,2	14,2	6,8	3431	VI SK 16, II 9, VIII SK 3,7, I TL
Melpomène .	Frégate à voiles	.	.	.	.	2072	VI Gesch. mittl. Kal, XV kleine Gesch
Spezialschiffe.							
Foudre . . .	Croiseur porte torpilleur	95	116	15,6	7,2	6090	VIII SK 10, IV SK 6,5, V SK 3,7, IV TL
Shamrock . .	Transport I cl	78	105,3	15,4	6,7	5926	II SK 14, III 9, V M
Tonquin . . .		„	„	„	„	5545	II SK 14, V M
Mytho	„	79	105	15,3	„	5938	II SK 14, III 9, IV M
Bien Hoa . .	„	80	„	15,4	6,5	5865	II SK 14, III 9, V M
Binh-Long . .	„	81	„	„	„	6094	II SK 14, III 9, I SK 6,5, V M
Nive	„	83	„	15,3	6,4	5989	II SK 14, III 9, V SK 3,7
Gironde . . .	Transport d'escadre	84	„	„	7,2	5431	IV SK 14, IV 9, VIII SK 4,7, VI M
Japon	Transport II cl	60	94	12	6	3394	II SK 14, VI SK 4,7
Magellan . .		84	71	16,5	7,1	4277	II SK 14, IV M
Charente . .	Transport III cl	62	65	9,3	5,0	1618	unarmirt
Isère		66	62,2	9,4	5,8	1250	II kleine Gesch
Caravane . .	„	76	65,1	„	5,0	1714	unarmirt
Vienne	„	78	62,2	„	6,7	1697	II kleine Gesch
Drôme	„	87	69	9,5	5,0	2175	II 12

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	50	10	.	9	Toulon
.	.	.	.	1	.	720	15 ↑ 8 ↓	.	24	"
.	.	.	.	.	.	.	13	.	9	.
.	.	.	.	.	.	217	12 ↑ 8 ↓	$\frac{252}{12}$ $\frac{624}{8}$	11	Cherbourg
.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	"	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Rochefort
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	"
.	.	.	.	1	400	2800	14,1	.	404	f. Kadetten
.	.	.	.	.	.	.	.	.	189	f. Schiffsjungen
.	.	.	.	2	840	11500	19,6	6000	409	
.	.	.	.	1	700	3000	14	.	287	
.	.	.	.	"	"	"	13,3	.	"	
.	.	.	.	"	"	2600	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	3000	13,6	.	307	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	287	
.	.	.	.	"	"	"	13,4	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	13,7	.	363	
.	.	.	.	.	.	1600	11,2	.	117	
.	.	.	.	1	.	1000	8,6	.	395	
.	.	.	.	"	.	800	9,7	.	59	
.	.	.	.	"	.	600	8,3	1650	71	
.	.	.	.	"	.	700	10,1	.	73	
.	.	.	.	"	.	720	8,3	.	"	
.	.	.	.	"	.	1300	11,9	.	76	

Außerdem:

Schulschiffe: „Calédonien“ (Toulon) Beischiff der Division d'instruction; Lootsen-Schulschiff „Élan“ (Cherbourg).
Segelschiffe: Korvetten „Bayonnais“ und „Sylphe“, (Brest); Schoner „Papeete“, (Gesellschaftsinseln); Kutter „Éperlan“ (Cherbourg).
Dampfschaluppen von 10 bis 40 t Depl. mit I M und 13 Kropatscheks armirt und 10 bis 15 Mann Besatzung, Tiefgang 1,2 m, Geschwindigkeit 7 bis 8 sm: „Étincelle“ (Konstantinopel, Annex des Stationsschiffs), „Nautile“ (Bidassoa, Annex des Stationsschiffs), „Chélif“, „Seybouse“ (Algier, Annexe des Stationsschiffs). — Unarmirt: „Fourmi (Vermessungsdienst).

Segelfahrzeuge zum Schutz der Fischerei.

1. Nordsee.

Cherbourg: Station Granville: „Cormoran“, „Hareng“, „Pilotin“, „Sardine“, „Railleur“.

2. Atlantischer Ocean.

Station Brest: „Mutin“. Station Lorient: „Lamproie“, „Morbihan“, „Noyallo“, „Penerf“, „Saumon“. Station Rochefort: „Surveillant“ (Archacon).

3. Mittelmeer.

Station Toulon: „Furet“, „Passe-Partout“. Station Cette: „Brochet“.

Anhang.

Liste der ausrangirten und zum Hafendienst verwendeten Schiffe und Fahrzeuge.

Cherbourg.

Ausrangirte Schiffe: Centralschiff der défense mobile: Fregatte „Isis“. Beischiffe desselben: Schwimmende Batterien „Imprenable“ (gleichzeitig Torpedowerkstatt) und „Opiniâtre“. Ehemaliger Kreuzer „Onglet“, zur Vertheidigung der Hafeneinfahrt. Aviso „Bisson“ und Brigg „Beaumanoir“, Kohlenhulks.
Werkstattschiff: Schwimmende Batterie „Nr. 5“.
Hafendirektionsboot: Dampfschaluppe „Courlis“.
Schlepper: „Buffle, „Divette“, „Marsouin“, „Patient“, „Caniche“, „Navette“, „Ténarde“, „Becquet“, „Saire“, „Trottebecq“.

Wasserfahrzeuge: „Amphore", „Réservoir".
Leichter: „Girafe".
Segelfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken: Leichter: „Aiguade", „Écluse", „Ferme", „Fort", „Inépuisable", „Julie", „Laboureur", „Solide", „Grue", „Tortue". Wasserfahrzeug „Cruche".
Alte Schiffe, die zerlegt oder verkauft werden sollen: „Galissonnière". Schiffe für Fischereischutz: „Zéphyr", „Boulogne".

Brest.

Ausrangirte Schiffe: Centralschiff der défense mobile: Linienschiff 2. Ranges „Navarin"; Tender: Brigg „Obligado", Stationsschiff für Torpedoboote in l'Aberwrach und Transportschiff „Rhin", Stationsschiff für Torpedoboote in Lézardrieux (Torpedo-Reparaturwerkstatt).
Centralposten von Landévennec: Fregatte „Sémiramis".
Stationäre Schulschiffe: Marineschule: Linienschiff „Borda"; Tender: Brigg „Janus". Schiffsjungenschulschiffe: „Bretagne"; Tender: Transportaviso „Saône" mit Brigg „Risus". Matrosenschulschiff: alte Fregatte „Flore" (zugleich Admiralschiff). Maschinistenschulschiff: Alter Aviso 1. Kl. „Hussard". Heizerschulschiff: Torpedoboot „Compagnon" und „Nr. 9".
Kohlenschiffe: Avisos „Charbonnier", „Souffleur".
Ponton: Transportschiff „Touvre".
Hafendirektionsboot: Dampfschaluppe „Aigrette".
Schlepper: „Haleur", „Laborieux", „l'Aberwrach", „Elorn", „Aigrette", „Infatigable", „Poulmic", „Claymore", „Minou", „Menhir", „Plongastel", „Folgoet", „Kerhor".
Leichter: „Chameau".
Wasserfahrzeuge: „Mirage" und „Rosée".
Segelfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken: Leichter „Cormorandière", „Farn", „Dellec", „Titan", „Kélern", „Kervallon", „Lauberlach", „Saint-Mathieu", „Portzic", „Téméntin", „Trébéron", „Thérèse", „Lannilis", „Fret", „Roscanvel", „Mengam", „Penarvir", „Saint-Nicolas", „Allège Nr. 6", „Allège Nr. 11".
Wasserfahrzeuge: „Elisa", „Jeanne", „Julia".
Alte Schiffe, die zerlegt oder verkauft werden sollen: Fischereischaluppe „Annexe".

Lorient.

Ausrangirte Schiffe: Centralschiff der défense mobile: Transportdampfer „Yonne". Minenprahm: Kanonenboot „Crocodile". (Défense mobile in Concarneau.)
Werkstättenschiff für automobile Torpedos: Schwimmende Batterie „Nr. 8".
Heizerschulschiff und Admiralschiff: Kreuzer „Kerguelen".
Magazinschiff: Fregatte „Astrée"
Kasernenschiffe: Kreuzer „Clorinde", Transportschiff „Finistère".
Kasernenhulk: Transportaviso „Indre" (défense fixe).
Kohlenschiffe: Kreuzer „Limier", „Bourayne", „Baudreuil", Transportschiff „Meuse".
Pontons: Postes d'amarrage: Fregatte „Thémis". Kreuzer „Euménide". Korvette „Euphrate". Corps de garde: Aviso „Antilope".

Zur Ueberwachung der Austernbänke: Ponton Nr. 1 (Annex zu Caudan).
Schlepper: „Caudan“, „Blavet“, „Bonsonge“, „Pa-et-Vient“, „Port Louis“, „Pen Mané“, „Diligent“.
Wasserfahrzeug: „Ondine“.
Segelfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken: Wasserfahrzeuge „Gourde“ und „Vivier“. Pulverfahrzeug „Pulverin“.
Alte Schiffe, die zerlegt oder verkauft werden sollen: Schraubendampfer „Trac“. „Torpedoboot 48“.

Rochefort.

Ausrangirte Schiffe: Centralschiff der défense mobile: Schwimmende Batterie „Embuscade“. Beischiff: Aviso „Bruat“ (Ponton de réglage der Torpedos) und Annex der „Embuscade“. Korvette „Cornélie“. Centralschiff der défense mobile: Artillerie-Transportschiff „Scorff“.
Kohlenschiffe: Kreuzer „Sané“, „Decrès“.
Kasernenschiffe: Transportaviso „Dives“ und Torpedoboot „Bergeroux“ (défense fixe).
Heizerschulschiffe: „Torpedoboote Nr. 54 und 55“.
Pontons: Postes d'amarrage: Fregatten „Résolue“, „Vénus“, „Armorique“, „Pallas“, „Ulloa“, Kreuzer „Ducouëdic“. Transportaviso „Seudre“. Kanonenboot „Oriflamme“. Transportschiff „Rhône“. Aviso „Adonis“, „Oleron“ (früher „Dupetit Thouars“).
Schlepper: „Boutonne“, „Boyard“, „Rôdeur“, „Actif“, „Taillebourg“.
Leichter: „Lama“.
Wasserfahrzeuge: „Plongeur“ und „Fouras“.
Segelfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken: Leichter „Crabe“.
Ueberwachung der Austernbänke in Arcachon: „Ecrévisse“, „Homard“, „Langouste“, „Mulet“, „Baleine“, „Belle Rose“, „Cachalot“. Gedeckte Schaluppen: „Barbue“, „Fauvette“. „Turbot“ zum Fischereischutz.
Alte Schiffe, die zerlegt oder verkauft werden sollen: Kanonenboot „Sagittaire“. Kreuzer „Forfait“. „Torpedoboot Nr. 74“. Aviso „Écureuil“, Scheibe für das Nord-Geschwader.

Toulon.

Stationäre Schulschiffe: Maschinistenschulschiff: „Torpedoboot Nr. 150“.
Kasernenschiffe: Linienschiffe „Souverain“, „Eylau“, „Castiglione“ und „Mars“. Transportschiffe: „Guerrière (gleichzeitig Magazinschiff), „Tarn“, „Perdrix“ (Corps de Garde) und „Annamite“.
Kohlenschiffe: Avisos „Mineur“ und „Corse“. Kanonenboot „Gladiateur“. Schwimmender Krahn: Fregatte „Andromaque“. Dampfschaluppe „Abeille“ (Transportdienst).
Schlepper: „Hercule“, „Eléphant“, „La Goubran“, „Faron“, „Coudon“, „Alerte“, „Robuste“, „Milon“, „Balaguier“, „Keraudren“, „Balayeur“, „Utile“, „Voyageur“, „Travailleur“, „Samson“.
Leichter: „Dromadaire“.
Wasserfahrzeuge: „Aqueduc“, „Filtre“, „Arrosoir“, „Tornade“.

Segelfahrzeuge zu verschiedenen Zwecken: Leichter „Cave", „Cellier", „Chariot", „Colporteur", „Casemate", „Entrepôt", „Forteresse", „Grange", „Grenier", „Magasin", „Moulin", „Portefaix", „Poudrière", „Pressoir", „Redoute", „Réduit", „Silo", „Soute". Ballastfahrzeuge: „Boeuf", „Bouc", „Chargeur", „Cheval", „Chèvre", „Lesteur", „Mouton", „Indicateur", „Polyphème".

Wasserfahrzeuge: „Cascade", „Fontaine", „Gave", „Pluie", „Rivière", „Ruisseau", „Source", „Torrent".

Zu verkaufen: Transportdampfer „Alexandre", „Sarthe", Aviso „Amiral Parseval", Torpedoboot „Nr. 122".

Marseille.

Fischereischule: „Hirondelle".

Ausrangirte Schiffe: Schiffsjungenschulschiff: Aviso „Mégère". Depotschiff: Leichter „Bidon".

Cette.

Schiffsjungenschulschiff: Aviso „Hérault".

Port-Vendres, Korsika.

Stationsschiff für Torpedoboote: Aviso „Faune".

Poste de stationnement des torpilleurs:

in Bonifacio: Kreuzer „Hamelin".

in Bastia: Centralschiff der **défense mobile**: Transportschiff „Entreprenant",

Kohlenhulk „Beautemps-Beaupré".

Wasserfahrzeug „Verseau".

Indret.

Schlepper: „Excentrique", „Piston" und „Souris".

Französische Kolonien.

Sénégal (Dakar).

Dampfschiff: Wasserfahrzeug „Akba".

Segelschiff: Wasserfahrzeug „Marigot".

Dampfschiffe: Centralschiff der Station: Panzerschiff „Héroine" (6000 t Deplacement. Armirung: VIII 24, III 19, VIII 14, II SK 4,7, VIII M).

Port Courlet.

Ponton: „Bayard".

Algier.

Dampfschiff: Centralschiff der défense mobile: Schw. Batt. „Revanche“.
Segelschiff: Wasserfahrzeug „Oasis“.

Tunis (Bizerte).

Alter Aviso „Talisman“.
Schlepper „Bizerte“, Kohlenhulk „Duchassault“.

Tonkin.

Dampfschiffe: Centralschiff: Transportschiff „Adour“.
Wasserfahrzeuge: „Ga-Bac“.

Cochinchina (Saigon).

Stationsponton: Panzerschiff „Triomphante“ (Ponton).
Kohlenschiff: Transportschiff „Européen“.
Depôtschiff: Aviso „Gogah“.
Außerdem zu verkaufen: Torpedoboot „Nr. 50“.

Auf dem Mekong.

Kanonenschaluppe „Massie“ und „Grandière“.

Tahiti.

Zu verkaufen: Goelette „Taravao“.

Martinique.

Segelschiffe: Wasserfahrzeuge „Désirée“ und „Lac“.

Hilfskreuzer.

(Nachstehende französische Packetboote werden im Kriegsfalle als Hilfskreuzer verwendet und sind zur Aufnahme der Armirung eingerichtet.)

Name	Deplacement	Schr	Geschwindigkeit	Armirung	Bemerkungen
La Normandie .	6283	.	16,0	VII 14, VIII M	
La Bretagne . . .	7112	.	17,5	„	
La Champagne .	7087	.	„	„	
La Gascogne . .	7395	.	„	„	
Brésil	5876	.	16,5	VI 14, VIII M	

Name	Deplacement	Schr	Geschwindigkeit	Armirung	Bemerkungen
La Plata	5807	.	16,5	VI 14, VIII M	
Portugal	7720	.	16,3	VII 14, VI M	
Océanien	5908	.	16,0	VIII 14, VI M	
Yarra	„	.	15,8	VI 14, VIII M	
Australien	6428	.	17,5	„	
Polynesien	„	.	.	„	
La Touraine	8893	.	19,0	VII 14, VIII M	
Tanais	.	.	.	.	
Charente	.	.	.	.	
Colombo	.	.	.	.	
Château-Margaux	6251	.	14,0	VI 14, I 6,5, IV M	
Château-Lafitte	.	.	.	.	
Château-Yquem	6251	.	14,0	VI 14, IV M	
Ville de la Ciotat	8700	.	.	VI 14, X M	
Ville de Madrid	1874	.	15,0	.	
Armand Béhic	6467	.	17,5	.	
St. Augustin	1854	.	15,0	.	
Ville de Naples	1879	.	„	.	
Ville de Rome	1870	.	„	.	
Ville de Tunis	1966	.	15,5	.	
Moise	1873	.	15,0	.	
Duc de Bragance	2096	.	.	.	
Calédonien	4008	.	17,0	.	
Chili	7673	.	17,3	.	
La Cordillère	7734	.	18,0	VI 14, VI M	
Salazie	.	.	.	.	
Calédonie	.	.	.	.	
Sidney	.	.	.	.	
Dordogne	.	.	.	.	
La Navarre	6959	.	17,0	.	
Ernest Simon	4562	.	„	.	
Eugène Pereire	2078	.	.	.	
Flandre	.	.	.	.	
Maréchal Bugeaud	2164	.	17,5	.	
General Chanzy	2299	.	„	.	
Laos	8420	2	18,5	VI 14, X M	
Indus	„	„	„	„	
Tonkin	„	„	„	„	
Seine	.	.	.	.	
Tamise	.	.	.	.	

Griechenland.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Küstenpanzerschiffe.							
Hydra	Thurmschiff	89	101,8	15,8	6,4	4885	III 27, V 15, VII SK 5,7, XVI M, III TL ▲
Spetzai . . .	"	"	"	"	"	"	"
*Psara	"	90 95	"	"	"	"	III 27, V SK 15, I SK 10, IV SK 8,7, VIII SK 6,5, IV SK 4,7, XII SK 3,7, III TL ▲
Panzerkanonenboote.							
König Georg	Panzerkanonenbt.	67 97	61,0	10,9	4,4	1774	II 17, I 15, IX M, I TL ▲
Olga	Panzerkorvette	70 97	76,0	11,6	5,5	2030	VI 17, IV 7,5, XX M, III TL ▲
Kleine Kreuzer.							
Ungeschützte Kreuzer.							
Nauarchos (Admiral Miaulis	Kreuzer	79	76,8	10,9	4,5	1770	IV 17, IV 7,5, II M
Hellas	Gedeckte Korvette	59 90	60,9	11,6	5,5	1654	II 15, I SK 3,7, II M
Kanonenboote.							
Plexavra . . .	Kanonenboot	56	38,1	6,7	2,6	380	I 8,7
Syros	"	"	"	"	"	"	"
Aphroëssa . .	"	58	"	"	"	"	"
Paralos . . .	"	"	"	7,3	3,6	354	I 8,7, I M
Salaminia . .	"	"	"	"	"	"	"
Amvrakia . .	"	80	39,5	7,9	2,2	469	I 26, II M, I TL
Aktion	"	"	"	"	"	"	"
Alphios . . .	"	84	40,2	7,4	3,5	400	II 9,6, II M
Acheloos . . .	"	"	"	"	"	"	"
Pinios	"	"	41,2	7,6	4,0	420	II 9,6, III M
Evrotas . . .	"	"	"	"	"	"	"
A	"	81	22,0	3,5	1,7	52	I 12, I TL, Spier
B	"	"	"	"	"	"	"
Γ	"	"	"	"	"	"	"
Δ	"	"	"	"	"	"	"
Torpedoschiffe und Fahrzeuge.							
Kanaris . . .	Torpedotransportschiff	78	91,0	9,1	3,5	1100	II 10, VI SK 5,7, VI M, II TL ▲, II TL ▼

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
50	300	350	300	2	600	6700	17,0	.	398	
	S									
″	″	″	″	″	″	7100	17,3	.	″	
″	″	″	″	″	560	7000	17,0	.	″	
25	178	152	.	2	.	.	14,0	.	.	
	C									
25	150	126	.	1	.	.	16,5	.	.	Artillerieschulschiff
	C									
.	.	.	.	1	220	2415	15,0	.	290	
.	.	.	.	″	230	1500	12,0	.	″	Kadettenschulschiff
.	.	.	.	1	.	162	9,0	.	62	
.	.	.	.	″	.	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	.	″	″	.	″	
.	.	.	.	.	60	200	8,0	.	75	
.	.	.	.	.	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	2	″	682	12,0	.	64	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	1	50	400	9,8	.	73	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	10,5	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	.	.	.	10,0	.	″	
.	.	.	.	.	.	.	″	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	″	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	″	.	.	
.	.	.	.	1	.	1200	14,0	.	250	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Torpedoboote.							
6 Stück . . .	Torpedo-	85	37,5	4,7	2,0	85	II M II TL▲
6 Stück . . .	boote	81	30,4	3,7	1,1	40	II M II TL, Spier
4 Stück . . .	"	80	22,0	3,9	1,7	52	II TL "
5 Stück . . .	"	81	27,1	3,4	1,0	35	" "
2 Stück . . .	"	78	22,9	3,3	0,8	18	" "
8 Stück . . .	"	.	.	.	.	21	" "
Monemvassia	Minen-	81	23,0	4,0	2,6	300	I TL, Spier
Aegialia . . .	leger	"	"	"	"	"	" "
Nafplia . . .	"	"	"	"	"	"	" "

Schulschiffe.

Olga . . . . . Artillerieschulschiff s. Panzerkanonenboote.
Hellas . . . . Kadettenschulschiff s. Kleine Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Spezialschiffe.							
Amphitriti . .	Yacht	64 / 85	91,0	7,9	.	1 950	
Mykali	Transport-	84	64,1	9,0	5,5	1 000	II M
Sfaktiria . . .	schiff	85	71,6	9,1	5,5	1 100	"
Criti	"	99	.	.	.	.	

Außerdem: Brigg „Aris" (Schulschiff); Schooner „Avra" (Hafenwachtschiff in Piräus); „Ermupolis", „Patrai", „Kefallinia"; Kasernenschiff „Bubulina"; Schlepper

Großbritannien.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Linienschiffe 1. Kl.							
Collingwood .	Schlacht-schiff 1. Kl.	82	99,1	20,7	7,9	9 500	IV 30,5, VI SK 15, XII SK 5,7, VIII SK 4,7, VI M, IV TL
Rodney. . . .	"	84	99,1	20,7	8,3	10 300	IV 34, VI SK 15, XII SK 5,7, X SK 4,7, VI M, IV TL
Howe.	"	85	"	"	"	"	wie Rodney, aber VII M u. V TL
Benbow . . .	"	"	100,5	20,9	8,5	10 600	II 41,3, X SK 15, XII SK 5,7, X SK 4,7, VII M, V TL
Camperdown.	"	"	"	"	"	"	"
Anson	"	86	"	"	"	"	"
Sanspareil. .	"	87	103,7	21,4	8,3	10 470	II 41,3, I 25,4, XII SK 15, XII SK 5,7, XII SK 4,7, VIII M, VI TL (II ▼)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	20	1 050	19,0	1800	20	Vulkan
.	.	.	.	1	9	620	20,0	.	12	Yarrow
.	.	.	.	.	.	225	.	.	.	La Seyne
.	.	.	.	.	.	500	17,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	295	16,2	.	.	Yarrow
.	.	.	.	.	.	.	16,0	.	.	
.	.	.	.	2	15	60	9,5	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	:	.	.	1 400	11,0	.	.	
.	.	.	.	2	100	2 400	15,0	.	.	
.	.	.	.	1	=	1 700	14,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

die Zolldampfer „Kichli", „Kissa" und „Aïdon"; die Dampfboote „Piraiefs", „Kerkyra", „Karkarios"; Hulk „Missolunghi".

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76 S	457 C		355 C	2	900	9 570	16,5	6000	460	Küstenwachtschiff in Bantry
76 S	457 C		292 C	2	=	11 156	17,0	5000	510	Küstenwachtschiff in Queensferry
=	=		=	=	=	11 710	17,0	=	=	Hafenwachtschiff in Queenstown
=	=	457	355 C	=	=	11 500	17,5	=	525	Küstenwachtschiff in Greenock
=	=	=	=	=	=	11 740	17,1	=	515	
=	=	=	=	=	=	12 550	17,4	=	=	
=	=		457 C	=	=	14 000	17,5	=	630	Hafenwachtschiff in Sheerneß

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Trafalgar . .	Schlachtschiff 1. Kl.	=	105,2	22,3	8,4	11 940	IV 34,3, VI SK 15, VIII SK 5,7, XII SK 4,7, VI M, VI TL (II ▼)
Nile	=	88	=	=	=	=	IV 34,3, VI SK 12, VIII SK 5,7, XII SK 4,7, VII M, VI TL (II ▼)
*Hood	=	91	115,9	22,9	8,4	14 150	IV 34,3, X SK 15, X SK 5,7, XII SK 4,7, VIII M, VII TL (II ▼)
Empreß of India .	=	=	=	=	=	=	IV 34,3, X SK 15, XVI SK 5,7, XII SK 4,7, VIII M, VII TL (II ▼)
*Royal Sovereign	=	=	=	=	=	=	=
Ramillies . .	=	92	=	=	=	=	=
Repulse. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Resolution . .	=	=	=	=	=	=	=
Revenge . .	=	=	=	=	=	=	=
Royal Oak . .	=	=	=	=	=	=	=
*Barfleur . .	=	=	109,8	21,4	7,8	10 500	IV 25,4, X SK 12, VIII SK 5,7, XII SK 4,7, VII M, VII TL (II ▼)
Centurion . .	=	=	=	=	=	=	=
*Renown . .	=	95	115,9	22,0	8,2	12 350	IV 25,4, X SK 15, XIV SK 7,6, XII SK 4,7, VIII M, V TL (IV ▼)
Magnificent .	=	94	118,9	22,9	8,4	14 900	IV 30,5, XII SK 15, XVIII SK 7,6, XII SK 4,7, VIII M, V TL (IV ▼)
Jupiter. . . .	=	95	=	=	=	=	=
*Majestic . .	=	=	=	=	=	=	=
Victorious . .	=	=	=	=	=	=	=
Caesar	=	96	=	=	=	=	=
Hannibal . .	=	=	=	=	=	=	=
Illustrious .	=	=	=	=	=	=	=
Mars	=	=	=	=	=	=	=
Prince George	=	=	=	=	=	=	=
*Canopus . .	=	97	=	22,6	7,9	12 950	IV 30,5, XII SK 15, XII SK 7,6, VI SK 4,7, VIII M, IV TL ▼
Albion	=	98	=	=	=	=	=
Goliath . . .	=	=	=	=	=	=	=
Ocean	=	=	=	=	=	=	=
Glory	=	99	=	=	=	=	=
Vengeance . .	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76 S	508 (C)	457 (C)	457 (C)	2	900	12 800	17,3	5000	520	Hafenwachtschiff in Portsmouth
=	=	=	=	=	=	12 000	17,0	=	=	Hafenwachtschiff in Devonport
=	457 C	150 S	=	=	=	11 446	17,0	=	634	
=	=	=	432 C	=	=	11 625	17,8	=	712	
=	=	=	=	=	=	13 312	18,0	=	=	
=	=	=	=	=	=	11 571	18,0	=	=	
=	=	=	=	=	=	11 315	18,2	=	=	
=	=	=	=	=	=	11 402	17,9	=	=	
=	=	=	=	=	=	11 536	17,5	=	=	
=	=	=	=	=	=	11 608	18,3	=	=	
65 S	305 C	100 S	229 C	=	750	13 163	18,3	6500	620	
=	=	=	=	=	=	13 214	18,5	=	=	
76 (S)	203 (S)	150 (S)	254 (S)	=	1280	12 901	18,8	7200	674	
100 (S)	229 (S)	150 (S)	355 (S)	=	900	12 157	17,6	3500	757	
=	=	=	=	=	=	12 475	18,4	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 497	17,8	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 200	18,5	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 652	18,7	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 138	18,0	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 112	17,5	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 434	17,7	=	=	
=	=	=	=	=	=	12 250	18,3	=	=	
51 (S)	152 (S)	152 (S)	304 (S)	=	800	13 763	18,5	=	750	
=	=	=	=	=	=	13 500	18,25	=	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	=	=	=	=	13 828	18,5	=	=	
=	=	=	=	=	=	13 500	18,25	=	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Formidable .	Schlachtschiff 1. Kl.	98	122,0	22,9	8,2	15 000	IV 30,5, XII SK 15, XVIII SK 7,6, XII SK 4,7, VIII M, IV TL ▼
Irresistible . .	„	„	„	„	„	„	„
Implacable .	„	99	„	„	„	„	„
London . . .	„	„	„	„	„	„	„
Venerable . .	„	i B	„	„	„	„	„
Bulwark . . .	„	„	„	„	„	„	„
Cornwallis .	„	„	123,5	23,0	8,1	14 000	IV 30,5, XII SK 15, XII SK 7,6, VI SK 4,7, IV M, IV TL ▼
Duncan . . .	„	„	„	„	„	„	„
Exmouth . . .	„	„	„	„	„	„	„
Russell	„	„	„	„	„	„	„
Albemarle . .	„	„	„	„	„	„	„
Montague . .	„	„	„	„	„	„	„
Dreadnought.	Schlachtschiff 2. Kl.	75/98	97,6	19,5	„	10 820	IV V 32, VI SK 5,7, XII SK 4,7, VIII M, II TL ▼
Inflexible . .	„	76/89	„	22,9	8,0	11 880	IV V 40,6, VIII 10, IV SK 5,7, II SK 4,7, XV M, IV TL (II ▼)

Linienschiffe 2. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Devastation .	Schlachtschiff 2. Kl.	71/92	86,9	19,0	8,1	9 330	IV 25,4, VI SK 5,7, VIII SK 4,7, V M, II TL ▼
Thunderer . .	„	75/90	„	„	„	„	„ (nur IV M)
Neptune . . .	„	74	91,5	19,2	7,9	9 310	IV V 32, II V 23, VI SK 5,7, VIII SK 4,7, XI M, II TL
Alexandra . .	„	75/90	99,1	19,4	8,1	9 490	VIII V 25,4, IV 23, VI SK 12, IV SK 5,7, VI SK 4,7, XIII M, IV TL
Superb. . . .	„	„	101,3	18,0	8,0	9 170	XII V 25,4, X SK 15, VI SK 5,7, X SK 4,7, VI M, IV TL
Temeraire . .	„	76/93	86,9	18,9	8,3	8 540	IV V 28, IV V 25,4, VI SK 10, IV SK 5,7, X SK 4,7 VIII M, II TL
Agamemnon .	„	79	85,4	20,1	7,3	8 660	IV V 32, II 15, VI SK 5,7, VIII SK 4,7, V M, II TL
Ajax	„	80	„	„	„	„	„ (15 cm Gesch sind SK)
Colossus . . .	„	82	99,1	20,7	7,9	9 420	IV 30,5, V 15, IV SK 5,7, X SK 4,7, VI M, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	229	150	305	2	900	15 000	18,0	.	789	
	S									
„	„	„	„	„	„	„	„	.	„	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	„	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	„	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	„	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	„	
50	178	150	279	„	„	18 000	19,0	.	.	
	S									
„	„	„	„	„	„	„	„	.	.	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	.	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	.	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	.	
„	„	„	„	„	„	„	„	.	.	
76	355	355	355	„	1200	6 500	13,5	5250	440	
S	C									
76	610	610	432	„	1300	7 870	13,8	5200	470	Hafenwachtschiff in Portsmouth
	C		C							

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	305	305	355	2	850	7 214	14,5	.	420	Hafenwachtschiff in Gibraltar
	C									
„	„	„	„	„	„	7 066	14,2	.	„	Hafenwachtschiff in Pembroke
„	„	254	330	1	670	6 000	13,4	1480	465	
		C								
50	305	203	.	2	500	8 610	14,8	.	680	Küstenwachtschiff in Portland
S	C									
48	„	254	.	1	„	8 500	14,5	.	600	
S		C								
50	279	203	254	2	400	7 520	13,6	.	535	
	C									
76	456	456	406	„	960	6 360	12,0	4100	405	
S	C									
„	„	„	„	„	„	6 440	„	„	„	
76	457	457	406	„	970	7 500	15,4	6200	396	Küstenwachtschiff in Holyhead
S	C									

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Edinburgh . .	Schlachtschiff 2. Kl.	82 / 98	99,1	20,7	7,9	9420	IV 30,5, V SK 15, IV SK 5,7, X SK 4,7, VI M, II TL
Bellerophon .	Schlachtschiff 3. Kl.	65 / 93	91,5	17,1	8,1	7550	X 20, IV SK 15, VI SK 10, IV SK 5,7, XII M, II TL
Hercules . . .	„	68 / 92	99,1	18,0	8,0	8680	VIII B 25,4, II B 23, II B 18, II SK 15, VI SK 12, IX SK 5,7 XIII SK 4,7, VII M, IV TL
Monarch . . .	„	68 / 95	100,6	17,5	8,1	8845	IV B 30,5, II B 23, I B 18, IV SK 7,6, X SK 4,7, VI M, II TL
Sultan	„	70 / 96	99,1	18,0	8,4	9290	VIII B 25, IV B 23, IV SK 12, IX SK 5,7, XIII SK 4,7, VII M, IV TL

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Audacious . .	Schlachtschiff 3. Kl.	69	85,4	16,5	7,1	6010	X B 23, VIII 10, IV SK 5,7, VI SK 4,7, VI M, IV TL
Invincible . .	„	„	„	„	„	„	X B 23, VI 10, IV SK 5,7, VIII SK 4,7, VII M, IV TL
Iron Duke .	„	70	„	„	„	„	X B 23, IV 12,7, IV 8,7, VIII SK 4,7, VI M, IV TL
Swiftsure . .	„	„	„	16,8	7,9	6910	VIII B 23, II SK 15, VIII 10, IV SK 4,7, XII M, IV TL
Triumph . . .	„	„	„	„	„	6640	X B 23, IV 12,7, VIII SK 5,7, VIII SK 4,7, V M, IV TL
Conqueror . .	„	81	82,4	17,7	7,3	6200	II 30,5, IV SK 15, VI SK 5,7, XII M, VI TL (II ↓)
Hero	„	85	„	„	„	„	II 30,5, IV SK 15, VII SK 5,7, V SK 4,7, VI M, VI TL
Rupert	Küstenvertheidigungsschiff	72 / 92	76,3	16,2	7,2	5440	II 23, II 15, IV SK 5,7, VI SK 4,7, II M, IV TL

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Hotspur . . .	Küstenvertheidigungsschiff	70 / 97	71,7	15,3	6,3	4010	II B 30,5, II SK 15, VIII SK 7,6, VIII M, II TL
Cyclops . . .		71	68,6	13,7	5,0	3560	IV B 25,4, IV SK 4,7, V M
Gorgon . . .	„	„	„	„	„	„	„
Hecate	„	„	„	„	„	„	„ (IV M)
Hydra	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	457	457	406	2	970	7500	15,0	6200	396	
S		C								
25	150	150	.	1	650	6500	13,0	1600	565	
	C									
.	229	205	.	〃	610	7685	15,0	1760	630	
		C								
50	178	178	254	〃	600	8000	14,5	1500	598	Wachtschiff in Simonstown
S		C								
9	229	229	.	〃	810	8248	15,3	2150	〃	
	C									
.	203	150	.	2	500	4830	12,0	1260	490	
		C								
.	〃	〃	.	〃	〃	〃	13,0	1580	〃	
.	〃	〃	.	〃	510	3520	〃	2000	〃	
.	〃	〃	.	1	540	3500	12,6	1630	476	
.	〃	〃	.	〃	550	〃	〃	1680	〃	
63	305	305	305	2	650	6000	15,3	5200	335	
S		C								
〃	〃	〃	〃	〃	〃	6160	15,5	〃	〃	
76	279	305	355	〃	480	6075	14,4	1350	232	Hafenwachtschiff in Alexandria
		C								
76	279	203	254	2	300	3060	12,6	950	232	Hafenwachtschiff in Bermuda
		C								
38	203	229	254	〃	270	1660	11,0	1250	175	
		C								
〃	〃	〃	〃	〃	〃	1670	11,1	〃	〃	
〃	〃	〃	〃	〃	〃	1750	10,9	〃	〃	
〃	〃	〃	〃	〃	〃	1470	11,2	〃	〃	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Glatton . . .	Küsten-vertheidigungsschiff	71	74,7	16,4	5,8	4 910	II B 30,5, III SK 5,7, IV M
Belleisle . . .		76	"	15,9	6,4	4 870	IV B 30,5, VI SK 5,7, VI M, II TL
Orion	"	79	"	"	"	"	" (IV TL)
Panzerkanonenboote.							
Scorpion . .	Küsten-vertheidigungsschiff	63	68,0	13,0	5,1	2 750	IV B 23, VI M
Wivern. . . .		"	"	"	"	"	IV B 23, VIII M
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
Warrior . . .	Gepanzerter Kreuzer 1. Kl.	60 / 95	115,9	17,8	8,2	9 210	IV B 20, XXVIII B 18, VIII M
Black Prince		61	"	"	"	"	IV B 20, XXII B 18, II 15, VI 10, IV SK 4,7, VII M, II TL
Achilles . . .	"	63	"	"	8,3	9 820	XIV B 23, II 15, VIII SK 4,7 XVI M
Minotaur . .	"	"	122,0	18,0	8,5	10 690	XVII B 23, IV SK 12, VIII SK 4,7, VIII M, II TL
Agincourt . .	"	65	"	"	8,4	10 600	XVII B 23, II 10, X SK 4,7, VII M, II TL
Northumberland	"	66 / 94	"	"	8,6	10 780	VII B 23, XX B 20, I 15, I 12,7, VI SK 12, X SK 4,7, VI M, IV TL
Nelson	"	76 / 94	85,4	18,3	8,0	7 630	IV B 25,4, VIII B 23, IV SK 12, VI SK 5,7, XIV SK 4,7, VII M, II TL
Northampton	"	76	"	"	"	"	IV B 25,4, VIII B 23, IV SK 12, VI SK 5,7, VIII SK 4,7, X M, II TL
Imperieuse .	"	83	96,1	18,9	8,3	8 400	IV 23, X SK 15, VIII SK 5,7, X SK 4,7, VI M, VI TL (II ▼)
Warspite . . .	"	84	"	"	"	"	IV 23, X SK 15, VIII SK 5,7, VIII SK 4,7, VI M, VI TL (II ▼)
Australia. . .	"	86	91,5	17,1	6,9	5 600	II 23, X SK 15, VI SK 5,7, X SK 4,7, VI M, IV TL
Narcissus . .	"	"	"	"	"	"	"
Orlando . . .	"	"	"	"	"	"	" (II TL)
Undaunted . .	"	"	"	"	"	"	" (IV TL)
Aurora. . . .	"	87	"	"	"	"	" (II TL)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	305	305 C	355	2	250	2 868	12,1	2000	191	
=	=	254 C	.	=	520	4 000	13,0	1850	280	
=	=	=	.	=	=	4 040	13,0	=	=	
.	114 C	.	127 C	1	300	1 450	10,0	1150	150	
.	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
12	114 C	114	.	1	790	5 270	12,0	1200	700	
=	=	=	.	=	=	5 770	=	=	=	Jungenschulschiff in Queenstown
.	=	=	.	=	750	4 000	12,7	2500	=	
.	140	114 C	.	=	=	=	13,3	1300	710	
.	=	=	.	=	=	=	=	=	=	
.	=	=	.	=	=	=	12,5	=	=	
76 C	229	.	.	2	1150	5 500	13,6	5200	560	
=	=	.	.	=	=	4 500	12,0	3850	=	Seegehendes Jungenschulschiff
76 S	254 C	.	229 C	=	900	10 000	17,0	5000	527	
=	=	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	=	.	.	=	=	8 820	18,8	8000	497	Küstenwachtschiff in Southampton
=	=	.	.	=	=	8 570	18,5	=	=	
=	=	.	.	=	=	7 400	17,2	=	=	
=	=	.	.	=	=	9 020	18,7	=	=	
=	=	.	.	=	=	8 500	18,5	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Galatea . . .	Gepanzerter Kreuzer 1. Kl.	87	91,5	17,1	6,9	5 600	II 23, X SK 15, VI SK 5,7, X SK 4,7, VI M, IV TL
Immortalité .		„	„	„	„	„	„ (II TL)
Cressy	„	i B	134,2	21,2	7,9	12 000	II 23, II SK 15, XIV SK 7,6, III SK 4,7, VIII M, II TL ▼
Aboukir . . .	„	„	„	„	„	„	„
Hogue	„	„	„	„	„	„	„
Sutlej	„	„	„	„	„	„	„
Bacchante . .	„	„	„	„	„	„	„
Euryalus . .	„	„	„	„	„	„	„
Drake	„	„	152,5	21,7	„	14 100	II 23, XVI SK 15, XIV SK 7,6 III SK 4,7, ? M, II TL ▼
Africa	„	„	„	„	„	„	„
King Alfred .	„	„	„	„	„	„	„
Leviathan . .	„	„	„	„	„	„	„
Bedford . . .	„	„	134,2	20,1	7,5	9 800	XIV SK 15, X SK 7,6, III SK 4,7, ? M, II TL ▼
Monmouth . .	„	„	„	„	„	„	„
Essex	„	„	„	„	„	„	„
Kent	„	„	„	„	„	„	„
Geschützte Kreuzer.							
Blake	Kreuzer 1. Kl.	89	114,4	19,8	7,8	9 000	II 23, X SK 15, XVI SK 4,7, VII M, IV TL (II ▼)
*Blenheim . .	„	90	„	„	„	„	„
*Edgar	„	„	109,8	18,3	7,2	7 350	II 23, X SK 15, XII SK 5,7, V SK 4,7, VII M, IV TL (II ▼)
Endymion . .	„	91	„	„	„	„	„
Grafton . . .	„	92	„	„	„	„	„
Hawke	„	91	„	„	„	„	„
Theseus . . .	„	92	„	„	„	„	„
Crescent . . .	„	„	„	18,5	„	7 700	I 23, XII SK 15, XII SK 5,7, V SK 4,7, VII M, IV TL (II ▼)
*Royal Arthur	„	91	„	„	„	„	„
Gibraltar . .	„	92	„	„	„	„	wie Edgar
Saint George	„	„	„	„	„	„	„
Powerful . .	„	95	152,5	21,7	8,2	14 200	II 23, XII SK 15, XVIII SK 7,6, XII SK 4,7, IX M, IV TL ▼
Terrible . . .	„	„	„	„	„	„	„
*Diadem . .	„	96	132,7	21,0	7,7	11 000	XVI SK 15, XIV SK 7,6, III SK 4,7, VIII M, III TL (II ▼)
Andromeda .	„	97	„	„	„	„	„
Europa . . .	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76 S	254 C	.	229 C	2	900	9 200	19,0	8000	497	Küstenwachtschiff in Hull
=	=	.	=	=	=	8 740	19,5	=	=	
76	150	150	150	=	800	21 000	21,0	.	615	
	S									
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	=	
100	150	150	.	2	1250	30 000	23,0	.	.	
	S									
=	=	=	.	=	=	=	=	.	.	
=	=	=	.	=	=	=	=	.	.	
=	=	=	.	=	=	=	=	.	.	
ja	100	100	100	2	800	22 000	23,0	.	.	
		S								
=	=	=	=	=	=	=	=	.	.	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	.	
=	=	=	=	=	=	=	=	.	.	
152 S	.	.	.	2	1800	19 600	21,5	15000	570	
=	.	.	.	=	=	21 400	22,0	=	=	
127 S	.	.	.	=	850	12 550	20,5	10000	544	
=	.	.	.	=	=	10 662	20,9	=	=	
=	.	.	.	=	=	13 483	20,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	12 521	19,8	=	=	
=	.	.	.	=	=	12 000	19,8	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	520	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	10 445	20,4	=	=	
=	.	.	.	=	=	10 536	20,3	=	=	
152 S	.	152	152	=	1500	25 886	21,8	15000	894	
		S								
=	.	=	=	=	=	25 572	22,4	=	=	
101 S	.	152 S	.	=	1000	17 262	20,8	5000	680	Probefahrten mit forcirtem Zuge nicht gemacht
=	.	=	.	=	=	16 751	20,4	=	=	
=	.	=	.	=	=	17 137	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Niobe	Kreuzer 1. Kl.	97	132,7	21,0	7,7	11000	XVI SK 15, XIV SK 7,6, III SK 4,7, VIII M, III TL (II ▼)
Amphitrite . .	=	98	=	=	=	=	=
Argonaut . .	=	=	=	=	=	=	=
Ariadne . . .	=	=	=	=	=	=	=
Spartiate . .	=	=	=	=	=	=	=
*Eclipse . . .	Kreuzer 2. Kl.	94	106,8	16,3	6,2	5600	V SK 15, VI SK 12, IX SK 7,6, VI SK 4,7, V M, III TL (II ▼)
Minerva . . .	=	95	=	=	=	=	=
Talbot	=	=	=	=	=	=	= (I SK 4,7)
Diana	=	=	=	16,5	=	=	= (VII SK 4,7)
Juno	=	=	=	=	=	=	= =
Venus	=	=	=	=	=	=	= =
Dido	=	96	=	=	=	=	= =
Doris	=	=	=	=	=	=	= =
Isis	=	=	=	=	=	=	= =
*Arrogant . .	=	=	97,6	17,4	6,4	5750	IV SK 15, VI SK 12, IX SK 7,6, III SK 4,7, V M, II TL ▼
Furious . . .	=	=	=	=	=	=	=
Gladiator . .	=	=	=	=	=	=	=
Vindictive . .	=	97	=	=	=	=	=
Hermes . . .	=	98	106,8	16,4	6,2	5600	XI SK 15, IX SK 7,6, VI SK 4,7, V M, II TL ▼
Highflyer . .	=	=	=	=	=	=	=
Hyacinth . . .	=	=	=	=	=	=	=

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Arethusa . . .	Kreuzer 2. Kl.	82	91,5	14,0	6,2	4300	X SK 15, IV 4,7, X M, IV TL
Leander . . .	=	=	=	=	=	=	X SK 15, VIII SK 4,7, VI M, IV TL
Amphion . .	=	83	=	=	=	=	=
Phaeton . . .	=	=	=	=	=	=	=
Mersey . . .	=	85	=	=	5,9	4050	II 20, X SK 15, III SK 5,7, VIII SK 4,7, V M, IV TL (II ▼)
Severn . . .	=	=	=	=	=	=	II 20, X SK 15, III SK 5,7, II SK 4,7, X M, III TL (I ▼)
Thames . . .	=	=	=	=	=	=	II 20, X SK 15, III SK 5,7, VIII SK 4,7, IV M, II TL
Forth	=	86	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
101 S	.	152 S	.	2	1000	16 834	20,5	5000	680	Probefahrten mit forcirtem Zuge nicht gemacht
"	.	"	.	"	"	18 229	20,8	"	"	
"	.	"	.	"	"	18 894	21,2	"	"	
"	.	"	.	"	"	19 156	21,5	"	"	
"	.	.	.	"	"	18 000	20,8	"	"	
76 S	.	.	.	"	550	9 853	20,1	5500	477	
"	.	.	.	"	"	9 891	20,3	"	470	
"	.	.	.	"	"	9 776	20,0	"	"	
63 S	.	.	.	"	"	9 875	20,2	"	"	
"	.	.	.	"	"	9 771	20,0	"	"	
"	.	.	.	"	"	9 774	20,2	"	"	
"	.	.	.	"	"	9 863	20,1	"	"	
"	.	.	.	"	"	9 851	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	9 840	21,1	"	"	
76 S	.	.	.	"	500	10 290	19,6	3800	"	Probefahrten mit forcirtem Zuge nicht gemacht
"	.	.	.	"	"	10 272	20,1	"	"	
"	.	.	.	"	"	10 088	19,1	"	"	
"	.	.	.	"	"	10 263	20,1	"	"	
"	.	.	.	"	550	10 224	20,5	5500	"	
"	.	.	.	"	"	10 344	21,1	"	"	
"	.	.	.	"	"	10 000	20,5	"	"	
38 S	.	.	.	2	725	5 000	16,5	8000	297	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	5 105	16,0	"	"	
"	.	.	.	"	"	4 755	17,0	"	"	
76 S	.	.	.	"	500	6 000	18,0	5000	325	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	Küstenwachtschiff in Harwich
"	.	.	.	"	"	5 700	17,2	"	"	
"	.	.	.	"	"	"	18,0	"	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
*Apollo . . .	Kreuzer 2. Kl.	90	91,5	13,0	5,0	3400	II SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, I SK 4,7, IV M, IV TL
Andromache .	=	=	=	=	=	=	=
Latona	=	=	=	=	=	=	=
Melampus . .	=	=	=	=	=	=	=
Naiad	=	=	=	=	=	=	=
Sybille. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Terpsichore. .	=	=	=	=	=	=	=
Thetis	=	=	=	=	=	=	=
Sappho . . .	=	91	=	=	=	=	=
Scylla	=	=	=	=	=	=	=
Tribune . . .	=	=	=	=	=	=	=
Sirius	=	90	=	13,3	5,3	3600	=
Spartan . . .	=	=	=	=	=	=	=
Aeolus	=	91	=	=	=	=	=
Brilliant . . .	=	=	=	=	=	=	=
Indefatigable	=	=	=	=	=	=	=
Intrepid . . .	=	=	=	=	=	=	=
Iphigenia . .	=	=	=	=	=	=	=
Pique	=	=	=	=	=	=	=
Rainbow . .	=	=	=	=	=	=	=
Retribution .	=	=	=	=	=	=	=
Bonaventure.	=	92	97,6	15,0	5,8	4360	II SK 15, VIII SK 12, VIII SK 5,7, I SK 4,7, IV M, IV TL
*Asträa . . .	=	93	=	=	=	=	=
Cambrian . .	=	=	=	=	=	=	=
Charybdis . .	=	=	=	=	=	=	=
Flora	=	=	=	=	=	=	=
Forte.	=	=	=	=	=	=	=
Fox	=	=	=	=	=	=	=
Hermione . .	=	=	=	=	=	=	=
Champion . .	Kreuzer 3. Kl.	78	68,6	13,6	=	2380	IV 15, VIII 12,7, IV SK 4,7, VI M, II TL
Cleopatra . .	=	=	=	=	=	=	=
Comus	=	=	=	=	=	=	X 15, VII M, II TL
Curaçao . . .	=	=	=	=	=	=	IV 15, VIII 12,7, I SK 4,7, IX M
Cordelia . . .	=	81	=	=	=	=	X 15, X M, II TL
Calypso . . .	=	83	71,7	=	6,1	2770	IV 15, XII 12,7, IX M
Calliope . . .	=	84	=	=	=	=	=
Royalist . . .	=	83	61,0	11,6	4,8	1520	II 15, X 12,7, IV M
Pylades . . .	=	84	=	=	=	=	VIII SK 15, IV M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	.	2	400	9226	20,3	8000	273	
=	.	.	.	=	=	9044	20,1	=	=	
=	.	.	.	=	=	9644	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	9134	19,8	=	=	Küstenwachtschiff in Kingstown
=	.	.	.	=	=	9261	19,4	=	=	
=	.	.	.	=	=	9523	20,4	=	=	
=	.	.	.	=	=	8824	20,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	9496	20,3	=	=	
=	.	.	.	=	=	9618	20,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	9280	20,6	=	=	
=	.	.	.	=	=	9101	20,1	=	=	
=	.	.	.	=	=	9281	20,3	6000	=	
=	.	.	.	=	=	9254	20,4	=	=	
=	.	.	.	=	=	9315	19,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	9180	20,4	=	=	
.	.	.	.	=	=	9049	19,9	=	=	
=	.	.	.	=	=	9489	20,1	=	=	
=	.	.	.	=	=	9337	20,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	9258	19,6	=	=	
=	.	.	.	=	=	9741	20,2	=	=	
=	.	.	.	=	=	9367	20,3	=	=	
=	.	.	.	=	=	9365	19,8	5700	312	
=	.	.	.	=	=	9112	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	9259	20,8	=	=	
=	.	.	.	=	=	9136	20,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	9297	20,1	=	=	
=	.	.	.	=	=	9386	19,9	=	=	
=	.	.	.	=	=	9063	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	9264	19,6	=	=	
38 S	.	.	.	1	270	2340	12,8	2500	265	
=	.	.	.	=	=	2610	13,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	1922	12,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	2434	13,0	=	=	Seegehendes Jungenschulschiff
=	.	.	.	=	=	2420	12,8	=	=	
=	.	.	.	=	320	3720	15,0	2800	291	
=	.	.	.	=	=	4020	=	=	=	Seegehendes Jungenschulschiff
=	.	.	.	=	140	1400	13,0	2500	159	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Medea	Kreuzer 3. Kl.	88	80,8	12,5	5,0	2800	VI SK 15, IX SK 5,7, I SK 4,7, III M, IV TL
Medusa . . .	„	„	„	„	„	„	„
Magicienne .	„	„	„	„	5,3	2950	„
Marathon . .	„	„	„	„	„	„	„
Melpomene .	„	„	„	„	„	„	„
Barracouta .	„	89	67,1	10,7	4,3	1580	VI SK 12, IV SK 4,7, II M II TL
Barrosa . . .	„	„	„	„	„	„	„
Blanche . . .	„	„	„	„	„	„	„
Blonde	„	„	„	„	„	„	„
Barham . . .	„	„	85,4	„	4,0	1830	„
Bellona . . .	„	90	„	„	„	„	„
Pallas	„	„	80,8	12,5	4,7	2575	VIII SK 12, VIII SK 4,7, IV M, IV TL
Pearl	„	„	„	„	„	„	„
Philomel . .	„	„	„	„	„	„	„
Phoebe. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Pactolus . . .	„	96	91,5	11,1	4,1	2135	VIII SK 10, VIII SK 4,7, III M, II TL
Pelorus . . .	„	„	„	„	„	„	„
Proserpine . .	„	„	„	„	„	„	„
Pegasus . . .	„	97	„	„	„	„	„
Perseus . . .	„	„	„	„	„	„	„
Pomone . . .	„	„	„	„	„	„	„
Pyramus . .	„	„	„	„	„	„	„
Prometheus .	„	98	„	„	„	„	„
Psyche	„	„	„	„	„	„	„
Pandora . . .	„	i. B.	93,0	11,3	„	2215	„
Pioneer . . .	„	99	„	„	„	„	„
N	„	proj.	.	.	.	2200	.
N	„	„	.	.	.	„	.
N	„	„	.	.	.	„	.

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Active	Kreuzer 2. Kl.	69	82,3	12,8	6,5	3080	II V 64 ℔, X 15, IX M
Volage	„	„	„	„	„	„	II V 64 ℔, X 15, X M
Raleigh . . .	„	73	90,9	14,9	7,5	5200	II SK 15, IV 15, VIII 12,7 XII M
Boadicea. . .	„	75	85,4	13,7	6,9	4140	XII V 18, II 15, IV SK 5,7, II SK 4,7, X M, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	.	2	400	9000	19,0	8000	218	Uebungsschiff f. Mar. Res. Southampton
„	.	.	.	„	„	„	„	„	„	Uebungsschiff f. Mar. Res. North Shields
„	.	.	.	„	„	„	„	6000	„	
„	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
„	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
„	.	.	.	„	160	3590	16,5	3400	159	
„	.	.	.	„	„	3000	16,0	„	„	
„	.	.	.	„	„	.	.	„	„	Probefahrten mit neuen Wasserrohrkesseln noch nicht gemacht.
„	.	.	.	„	„	.	.	„	„	
„	.	.	.	„	140	6150	.	2600	160	
„	.	.	.	„	„	6038	19,8	„	„	
„	.	.	.	„	300	7135	„	4800	217	
„	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
„	.	.	.	„	„	7735	19,5	„	„	
„	.	.	.	„	„	7535	19,0	„	„	
„	.	.	.	„	250	7201	20,5	.	225	
„	.	.	.	„	„	7028	20,7	.	„	
„	.	.	.	„	„	7145	21,0	.	„	
„	.	.	.	„	„	7134	21,2	.	„	
„	.	.	.	„	„	7068	20,0	.	„	
„	.	.	.	„	„	7340	20,8	.	„	
„	.	.	.	„	„	7303	20,7	.	„	
„	.	.	.	„	„	7275	20,8	.	„	
„	.	.	.	„	„	7006	20,5	.	„	
„	.	.	.	„	„	7000	20,0	.	„	
„	.	.	.	„	„	7196	„	.	„	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	410	4130	14,0	2000	357	
.	.	.	.	„	420	4530	„	1850	„	
.	.	.	.	„	550	5876	16,0	2100	555	
.	.	.	.	„	400	5130	14,7	2000	426	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Iris	Kreuzer 2. Kl.	77	91,5	14,0	6,7	3730	XIII 12,7, IV SK 4,7, VIII M, IV TL
Mercury . . .	=	78	=	=	=	=	XIII 12,7, VI SK 4,7, IX M, IV TL
Archer	Kreuzer 3. Kl.	85	68,6	11,0	4,4	1770	VI SK 15, VIII SK 4,7, II M, III TL
Brisk.	=	86	=	=	=	=	=
Cossack	=	=	=	=	=	=	=
Mohawk . . .	=	=	=	=	=	=	=
Porpoise . . .	=	=	=	=	=	=	=
Tartar	=	=	=	=	=	=	=
Racoon . . .	=	87	=	=	=	=	=
Scout	=	85	67,1	10,4	4,3	1580	IV SK 12, VIII SK 4,7, II M, VII TL (I ▼)
Fearleß . . .	=	86	=	=	=	=	=
Wild Swan .	Sloop	76	51,8	11,0	4,8	1130	II 15, VI 12,7, II SK 4,7, II M
Pelican . . .	=	77	=	=	=	=	II 15, VI 12,7, IV M
Swallow . .	=	85	59,4	8,5	3,5	=	VIII 12,7, IV SK 4,7, IV M
Buzzard . . .	=	87	=	=	=	1140	VIII SK 10, VIII M
Daphne . . .	=	88	=	=	=	=	VIII 12,7, VIII M
Nymphe . . .	=	=	=	=	=	=	=
Basilisk . . .	=	89	=	=	3,8	1170	VIII 12,7, IV SK 4,7, IV M
Beagle	=	=	=	=	=	=	=
Algerine . . .	=	95	56,4	9,9	3,5	1050	VI SK 10, IV SK 4,7, III M
Phoenix . . .	=	=	=	=	=	=	=
Espiegle . . .	=	i B	57,0	.	.	1040	=
Fantome . . .	=	=	=	.	.	=	=
Alacrity . . .	Aviso	85	76,2	9,9	4,3	1700	X SK 5,7, II M
Surprise . . .	=	=	=	=	=	1650	IV 12,7, IV SK 5,7, II M
Kanonenboote.							
Racer	Sloop	84	50,9	9,8	4,3	970	VIII 12,7, VIII M
Icarus	=	85	=	=	=	=	VIII 12,7, IV SK 4,7, IV M
Melita	=	88	=	=	=	=	VIII 12,7, VIII M
Alert	=	94	54,9	9,9	3,5	960	VI SK 10, IV SK 4,7, II M
Torch	=	=	=	=	=	=	=
Condor . . .	=	98	=	=	=	980	=
Rosario . . .	=	=	=	=	=	=	=
Shearwater .	=	i B	=	=	=	=	=
Vestal	=	=	=	=	=	=	=
Mutine. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Rinaldo . . .	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	780	7330	17,0	4400	280	
.	.	.	.	=	=	7290	=	=	=	
12 S	.	.	.	=	325	4122	17,8	4850	177	
=	.	.	.	=	=	3500	17,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	4003	18,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	3500	17,0	=	=	
=	.	.	.	=	=	3934	17,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	3824	17,3	=	=	
=	.	.	.	=	=	4596	17,6	=	=	
=	.	.	.	=	250	3352	=	4500	156	
=	.	.	.	=	=	3200	16,7	=	=	
.	.	.	.	1	130	1090	11,0	1120	140	
.	.	.	.	=	=	1060	11,9	=	=	
.	.	.	.	2	160	2000	14,5	3000	120	
=	.	.	.	=	=	2090	14,1	=	=	
=	.	.	.	=	=	2084	14,2	=	=	
=	.	.	.	=	=	2076	14,5	=	=	
=	.	.	.	=	=	2000	=	=	138	
=	.	.	.	=	=	2106	14,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	1490	13,4	=	106	
.	.	.	.	=	=	=	13,1	=	=	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
9,5 S	.	.	.	=	400	3173	17,9	6450	114	
=	.	.	.	=	=	3030	17,8	=	=	
.	.	.	.	1	150	920	11,0	2000	138	
.	.	.	.	=	=	1236	12,9	=	=	
.	.	.	.	=	=	1200	13,0	=	=	
9,5 S	.	.	.	=	130	1485	13,4	.	105	
=	.	.	.	=	=	1457	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	1400	13,3	.	130	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Curlew	Kanonen-	85	59,5	8,5	3,2	950	I 15, III 12,7, VII M, III TL
Landrail . . .	fahrzeuge 1. Kl.	86	„	„	„	„	I 15, III 12,7, IV SK 4,7, III M, III TL
Swift	Kanonen-	79	50,3	8,8	3,4	756	II B 18, IV SK 5,7, II M
Linnet	fahrzeuge 2. Kl.	80	„	„	„	„	„
Cockatrice . .	Kanonen-	86	„	„	„	715	VI 10, IV M
Rattler	boote 1. Kl.	„	„	„	„	„	„
Lizard	„	87	„	„	„	„	„
Partridge . .	„	88	„	9,1	3,5	755	„
Peacock . . .	„	„	„	„	„	„	„
Pheasant. . .	„	„	„	„	„	„	„
Pigeon	„	„	„	„	„	„	„
Pigmy	„	„	„	„	„	„	„
Plover	„	„	„	„	„	„	„
Goldfinch . .	„	89	„	9,4	„	805	VI 10, II SK 4,7, II M
Lapwing . . .	„	„	„	„	„	„	„
Magpie . . .	„	„	„	„	„	„	VI 10, IV M
Redbreast . .	„	„	„	„	„	„	„
Redpole . . .	„	„	„	„	„	„	„
Ringdove . .	„	„	„	„	„	„	VI 10, II SK 4,7, II M
Sparrow. . .	„	„	„	„	„	„	„
Thrush	„	„	„	„	„	„	„
Widgeon . . .	„	„	„	„	„	„	„
Bramble . . .	„	98	54,9	10,0	2,4	710	II SK 10, IV SK 7,6, X M
Dwarf	„	„	„	„	„	„	„
Britomart . .	„	99	„	„	„	„	„
Thistle	„	„	„	„	„	„	„
Firebrand . .	Kanonen-	77	38,1	7,2	2,7	455	II 12,7, II 10, II M
Raven . . .	boote 2. Kl.	82	„	„	„	465	II B 16, II 8,6, II M
Albacore . . .	„	83	41,2	7,9	3,0	560	II 12,7, II 10, II M
Skylark . . .	Kanonen-	55	32,9	5,9	2,3	284	VI Gesch. kl. Cal.
Staunch . . .	boote 3. Kl.	67	24,4	7,5	1,8	180	I B 23
Plucky	f. Küstenver-	70	„	„	1,9	195	„
Blazer	theidigung	„	25,6	7,9	„	254	II 15, I 10
Comet	„	„	„	„	„	„	I B 25,4
Arrow	„	71	„	„	„	„	„
Bloodhound .	„	„	„	„	„	„	„
Bonetta . . .	„	„	„	„	„	„	„
Bustard . . .	„	„	„	„	„	„	„
Kite	„	„	„	„	„	„	I 15, I 10
Mastiff	„	„	„	„	„	„	I 15, I 12,7
Scourge . . .	„	„	„	„	„	„	I B 25,4
Snake	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	250	1450	15,0	.	103	
.	.	.	.	″	″	1500	″	.	″	
.	.	.	.	″	180	1010	12,0	2400	82	
.	.	.	.	″	″	870	11,8	″	″	
.	.	.	.	1	60	1042	13,4	1200	73	
.	.	.	.	″	″	1291	14,2	″	″	
.	.	.	.	″	″	1025	13,5	″	″	
.	.	.	.	″	105	1200	13,3	2500	76	
.	.	.	.	″	″	1121	13,5	″	″	
.	.	.	.	″	″	1264	13,4	″	″	
.	.	.	.	″	″	1200	13,1	″	″	
.	.	.	.	″	″	1250	13,5	″	″	
.	.	.	.	″	″	1279	13,8	″	″	
.	.	.	.	″	″	1196	13,5	″	″	
.	.	.	.	″	″	1210	13,4	″	″	
.	.	.	.	″	″	1298	14,1	″	″	
.	.	.	.	″	″	1225	14,0	″	″	
.	.	.	.	″	″	1243	14,4	″	″	
.	.	.	.	″	″	1127	13,0	″	″	
.	.	.	.	″	″	1210	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	1240	13,5	″	″	
.	.	.	.	″	″	1259	″	″	″	
.	.	.	.	2	50	1300	″	.	70	
.	.	.	.	″	″	1394	14,5	.	″	
.	.	.	.	″	″	1300	13,5	.	″	
.	.	.	.	″	″	1350	″	.	″	
.	.	.	.	1	40	520	10,5	.	60	
.	.	.	.	″	″	440	9,7	.	″	
.	.	.	.	″	85	770	10,7	.	″	
.	.	.	.	″	.	263	8,5	.	30	
.	.	.	.	2	15	134	7,6	.	25	
.	.	.	.	″	20	220	8,0	.	″	
.	.	.	.	″	″	270	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	260	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	210	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	250	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	190	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	240	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	250	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	220	″	.	″	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Badger. . . .	Kanonen-	72	25,6	7,9	1,9	254	II SK 15, II SK 12
Bulldog . . .	boote 3. Kl.	„	„	„	„	„	I 15
Fidget	für Küsten-	„	„	„	„	„	I B 25,4
Pickle	vertheidigung	„	„	„	„	„	„
Pike	„	„	„	„	„	„	„
Snap.	„	„	„	„	„	„	I SK 15
Ant.	„	73	„	„	„	„	I B 25,4
Cuckoo	„	„	„	„	„	„	„
Hyaena . . .	„	„	„	„	„	„	I SK 15, II kl SK
Weazel	„	„	„	„	„	„	I B 25,4
Medina . . .	„	76	33,5	10,4	1,7	363	III SK 12, IV M
Medway . . .	„	„	„	„	„	„	„
Sabrina . . .	„	„	„	„	„	„	III B 16, II M
Spey	„	„	„	„	„	„	II SK 12, II SK 7,6, II SK 5,7
Tay	„	„	„	„	„	„	III B 16, II M
Tees	„	„	„	„	„	„	„
Dee	„	77	„	„	„	„	„
Don	„	„	„	„	„	„	„
Esk	„	„	„	„	„	„	„
Slaney. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Trent.	„	„	„	„	„	„	II B 16, I 12,7, I 10, V kl SK
Tweed	„	„	„	„	„	„	III B 16, II M
Gadfly	„	79	25,9	7,9	2,0	265	I B 25,4
Griper	„	„	„	„	„	„	„
Pincher. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Tickler	„	„	„	„	„	„	„
Bouncer . . .	„	81	„	„	„	„	„
Insolent . . .	„	„	„	„	„	„	„
Woodcock . .	Fluß-	97	44,2	7,3	0,6	150	II SK 5,7, VI M
Woodlark . .	Kanonen-	„	„	„	„	„	„
Nightingale .	boote	„	30,5	6,1	0,5	85	II SK 5,7, IV M
Robin	„	„	„	„	„	„	„
Sandpiper . .	„	„	„	„	„	„	„
Snipe	„	„	„	„	„	„	„

Torpedoschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Hecla.	Torpedo-Depotschiff	78	119,3	11,8	7,4	6400	V 12,7, II SK 10, XIV M, IV TL
Vulcan . . .	„	89	106,7	17,7	7,0	6620	VIII SK 12, XII SK 4,7, XVI M, VI TL (II ↓)
Polyphemus .	Torpedo-Rammschiff	81	73,2	12,2	6,1	2640	VI SK 5,7, II M, V TL ↓

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	20	250	8,0	.	25	
.	.	.	.	〃	〃	270	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	230	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	270	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	240	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	250	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	210	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	180	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	210	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	190	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	55	310	9,0	.	46	
.	.	.	.	〃	〃	〃	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	390	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	410	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	400	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	320	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	330	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	350	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	340	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	370	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	380	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	〃	340	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	220	8,0	.	29	
.	.	.	.	〃	.	190	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	230	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	180	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	230	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	550	13,0	.	24	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	.	240	10,0	.	.	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	1	2200	2 260	13,0	26400	277	
127 S	.	.	.	2	1000	12 023	20,2	12000	432	hat 6 Torpedoboote 2. Kl. an Bord
76	190 S	.	.	〃	300	5 520	17,8	3400	142	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Vesuvius . .	Torpedofahrzeug	74	27,4	6,7	2,6	245	III TL
Rattlesnake .	Torpedo-	86	61,0	7,0	2,7	550	II SK 10, IV SK 4,7, I M, IV TL
Grasshopper .	kanonen-	87	=	=	=	525	=
Sandfly . . .	boote	=	=	=	=	=	=
Spider	=	=	=	=	=	=	=
Sharpshooter	=	88	70,1	8,2	3,3	735	II SK 12, IV SK 4,7, I M, V TL
Spanker . . .	=	=	=	=	=	=	=
Salamander .	=	89	=	=	=	=	=
Seagull . . .	=	=	=	=	=	=	=
Sheldrake . .	=	=	=	=	=	=	=
Skipjack . . .	=	=	=	=	=	=	=
Speedwell . .	=	=	=	=	=	=	=
Gleaner . . .	=	90	=	=	=	=	=
Gossamer . .	=	=	=	=	=	=	=
Alarm	=	92	=	=	3,4	810	II SK 12, IV SK 4,7, I M, III TL
Circe	=	=	=	=	=	=	=
Hebe	=	=	=	=	=	=	=
Leda	=	=	=	=	=	=	=
Jaseur	=	=	=	=	=	=	=
Jason	=	=	=	=	=	=	=
Niger.	=	=	=	=	=	=	=
Onyx	=	=	=	=	=	=	=
Antelope . . .	=	93	=	=	=	=	=
Renard	=	=	=	=	=	=	=
Speedy . . .	=	=	=	=	=	=	=
Dryad	=	=	76,2	9,3	=	1070	II SK 12, IV SK 5,7, I M, V TL
Halcyon . . .	=	94	=	=	=	=	=
Harrier. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Hazard	=	=	=	=	=	=	=
Hussar	=	=	=	=	=	=	=

In der Rubrik Bemerkungen bedeutet: A = Armstrong & Co., Newcastle; D = Doxford Donald & Wilson, Paisley; Hw = Hawthorn, Leslie & Co., Newcastle; L = Sons & Maxim, Barrow; P = Palmer, Jarrow; Thr = Thornycroft & Co., Blackwall; W = White, Cowes; Y = Yarrow & Co., Poplar.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Havock	Torpedo-	93	54,8	5,6	1,6	240	I SK 7,6, III SK 5,7, III TL
Hornet	boots-	=	=	=	=	=	=
Daring . . .	zerstörer	=	56,4	5,8	1,9	260	=
Decoy	=	94	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	25	350	9,7	.	24	
.	.	.	.	=	100	2860	19,0	3050	67	
.	.	.	.	=	80	2700	=	2400	=	
.	.	.	.	=	=	3000	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	2650	=	=	=	
.	.	.	.	=	100	3238	=	2500	91	
.	.	.	.	=	=	3920	20,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	4114	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	3629	19,2	=	=	
.	.	.	.	=	=	4050	20,5	=	=	
.	.	.	.	=	=	3500	19,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	3632	20,1	=	=	
.	.	.	.	=	=	3600	19,8	=	=	
.	.	.	.	=	=	3884	19,6	=	85	
.	.	.	.	=	=	3508	19,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	3566	19,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	3597	18,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	3711	19,1	=	=	
.	.	.	.	=	=	3552	20,8	=	=	
.	.	.	.	=	=	3786	19,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	3548	19,1	=	=	
.	.	.	.	=	=	3621	19,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	3962	19,4	=	=	
.	.	.	.	=	=	4703	21,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	3709	19,0	=	120	
.	.	.	.	=	=	3546	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	3592	19,2	=	=	
.	.	.	.	=	=	3714	19,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	3525	19,7	=	=	

&Sons, Sunderland; E = Earle's Co., Hull; F = Fairfield Co., Glasgow; Ha = Hanna, Laird Brothers, Birkenhead; N = Naval Constr. and Armam. Co. bezw. Vickers, Chiswick; Thm = J. & G. Thomson, Glasgow; Th. J. = Thames Ironworks,

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	50	3497	26,8	.	43	Y
.	.	.	.	=	=	3884	27,6	.	=	Y
.	.	.	.	=	=	4842	27,9	.	45	Thr
.	.	.	.	=	=	4200	27,8	.	=	Thr

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Ferret	Torpedo-	93	59,4	5,8	1,7	280	I SK 7,6, III SK 5,7, III TL
Lynx	boots-	94	„	„	„	„	„
Ardent	zerstörer	„	61,3	„	2,3	265	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Boxer	„	„	„	„	„	„	„
Bruiser. . . .	„	95	„	„	„	„	„
Charger . . .	„	94	57,9	5,6	1,6	250	„
Dasher	„	„	„	„	„	„	„
Hasty.	„	„	„	„	„	„	„
Conflict . . .	„	„	62,2	6,1	1,8	270	„
Teazer	„	95	60,9	5,9	1,6	„	„
Wizard	„	„	„	„	„	„	„
Rocket	„	94	„	„	1,8	280	„
Shark	„	„	„	„	„	„	„
Surly	„	„	„	„	„	„	„
Banshee . . .	„	„	64,0	„	.	295	„
Contest	„	„	„	„	.	„	„
Dragon . . .	„	„	„	„	.	„	„
Janus	„	95	60,9	„	2,0	280	„
Lightning . .	„	„	„	„	„	„	„
Porcupine . .	„	„	„	„	„	„	„
Zebra	„	„	„	6,1	1,8	310	„
Hardy	„	„	59,8	5,8	1,7	290	„
Haughty . . .	„	„	„	„	„	„	„
Fervent . . .	„	„	60,9	„	1,8	280	„
Zephyr	„	„	„	„	„	„	„
Sturgeon . .	„	94	59,4	6,2	1,7	270	„
Skate	„	95	„	„	„	„	„
Starfish . . .	„	„	„	„	„	„	„
Opossum . . .	„	„	60,9	5,8	2,1	295	„
Ranger	„	„	„	„	„	„	„
Sunfish . . .	„	„	„	„	„	„	„
Handy	„	„	56,4	„	2,2	275	„
Hart	„	„	„	„	„	„	„
Hunter	„	„	„	„	„	„	„
Salmon . . .	„	„	60,9	5,9	2,0	280	„
Snapper . . .	„	„	„	„	„	„	„
Spitfire . . .	„	„	„	5,8	2,2	295	„
Swordfish . .	„	„	„	„	„	„	„
Quail	„	„	64,0	6,5	1,6	360	„
Sparrowhawk	„	„	„	„	„	„	„
Thrasher . . .	„	„	„	„	„	„	„
Virago	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	70	4810	27,6	.	50	L
.	.	.	.	=	=	4400	27,3	.	=	L
.	.	.	.	=	60	4800	28,0	.	45	Thr
.	.	.	.	=	=	=	29,2	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	4300	29,0	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	3200	27,9	.	=	Y
.	.	.	.	=	=	3888	27,0	.	=	Y
.	.	.	.	=	=	3250	26,8	.	=	Y
.	.	.	.	=	=	4882	27,1	.	50	W
.	.	.	.	=	=	4843	=	.	=	W
.	.	.	.	=	=	5070	27,2	.	=	W
.	.	.	.	=	=	4200	27,4	.	=	Thm
.	.	.	.	=	=	4250	27,6	.	=	Thm
.	.	.	.	=	=	4175	28,1	.	=	Thm
.	.	.	.	=	.	4400	28,0	.	=	L
.	.	.	.	=	.	=	27,4	.	=	L
.	.	.	.	=	.	4500	27,2	.	=	L
.	.	.	.	=	74	3789	27,8	.	=	P
.	.	.	.	=	=	4000	27,9	.	=	P
.	.	.	.	=	=	3866	=	.	=	P
.	.	.	.	=	60	4816	27,0	.	=	Th J
.	.	.	.	=	=	3800	=	.	=	D
.	.	.	.	=	=	4225	27,1	.	=	D
.	.	.	.	=	=	3850	27,0	.	=	Ha
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Ha
.	.	.	.	=	=	4010	27,2	.	=	N
.	.	.	.	=	=	4100	27,1	.	=	N
.	.	.	.	=	=	4492	28,0	.	=	N
.	.	.	.	=	=	4052	27,2	.	=	Hw
.	.	.	.	=	=	3900	27,1	.	=	Hw
.	.	.	.	=	=	4292	27,6	.	=	Hw
.	.	.	.	=	=	3964	27,0	.	=	F
.	.	.	.	=	=	4010	27,1	.	=	F
.	.	.	.	=	=	4245	27,2	.	=	F
.	.	.	.	=	=	3589	27,6	.	=	E
.	.	.	.	=	=	4500	27,9	.	=	E
.	.	.	.	=	=	4506	27,5	.	=	A
.	.	.	.	=	=	4570	27,1	.	=	A
.	.	.	.	=	80	6049	30,1	.	58	L
.	.	.	.	=	=	6200	30,2	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6003	30,0	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6300	30,4	.	=	L

6.0 330

310

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	80	5630	30,4	.	60	Thr
.	.	.	.	=	=	5852	30,2	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	5654	=	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	5905	30,1	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	5800	30,0	.	=	Thm
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Thm
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Thm
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Thm
.	.	.	.	=	85	6199	30,1	.	62	P
.	.	.	.	=	=	6339	30,2	.	=	P
.	.	.	.	=	=	6503	30,4	.	=	P
.	.	.	.	=	=	6267	30,3	.	=	P
.	.	.	.	=	=	5900	30,7	.	=	P
.	.	.	.	=	=	6315	30,2	.	=	P
.	.	.	.	=	80	5931	30,1	.	58	L
.	.	.	.	=	=	6081	=	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6401	=	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6488	=	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6322	=	.	=	L
.	.	.	.	=	=	6146	30,3	.	=	L
.	.	.	.	=	.	6243	30,2	.	.	N
.	.	.	.	=	.	6659	30,4	.	.	N
.	.	.	.	=	.	6000	30,0	.	.	N
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	N
.	.	.	.	=	80	5835	30,4	.	60	Thr
.	.	.	.	=	=	6090	30,6	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	5868	30,2	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	5400	30,3	.	=	Thr
.	.	.	.	=	=	=	30,0	.	=	Thr
.	.	.	.	=	.	6659	30,2	.	.	F
.	.	.	.	=	.	6496	=	.	.	F
.	.	.	.	=	.	6267	30,3	.	.	F
.	.	.	.	=	.	6557	30,1	.	60	D
.	.	.	.	=	.	6640	30,2	.	=	D
.	.	.	.	=	.	5912	=	.	=	Hw
.	.	.	.	=	.	7022	30,8	.	=	Hw
.	.	.	.	=	80	5800	30,0	.	=	E
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	E
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Thm
.	.	.	.	=	85	6605	30,5	.	62	P
.	.	.	.	=	=	6682	30,0	.	=	P
.	.	.	.	=	.	6000	=	.	.	F

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Orwell	Torpedobootszerstörer	98	.	.	.	360	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Lee	„	i B	.	.	.	335	„
Spiteful	„	„	.	.	.	360	„
Stag	„	„	64,1	5,9	.	275	„
Albatroß	„	98	69,2	6,5	2,5	360	„
Arab	„	i B	.	.	.	.	„
Expreß	„	97	71,6	.	.	430	„
Viper	„	99	64,0	6,1	.	325	.
Myrmidon	„	i B	.	.	.	.	.
Peterel	„	„	.	.	.	.	.
Syren	„	„	.	.	.	.	.
Vixen	„	„	.	.	.	.	.
Racehorse	„	„	.	.	.	.	.
Roebuck	„	„	.	.	.	.	.
Greyhound	„	„	.	.	.	.	.
Lively	„	„	.	.	.	.	.
Sprightly	„	„	.	.	.	.	.
Falcon	„	„	.	.	.	.	.
Ostrich	„	„	.	.	.	.	.
Succeß	„	„	.	.	.	.	.

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
9 Stück: Nr. 3, 4, 6 bis 12	Torpedoboote 1. Kl.	79 u. 80	26,5	3,3	1,2	28	I TL
1 „ Nr. 14	„	78	„	„	1,4	33	II TL
1 „ Nr. 15	„	80	„	„	1,2	28	„
2 „ Nr. 17 u. 18	„	77	„	„	1,4	33	„
1 „ Nr. 19	„	78	„	„	1,2	28	„
1 „ Nr. 20	„	80	„	„	„	„	„
2 „ Nr. 21 u. 22	„	85	34,4	3,8	1,7	63	III TL
2 „ Nr. 23 u. 24	„	85 u. 86	„	„	„	„	II SK 4,7, III TL
4 „ Nr. 25 bis 27 u. 29	„	86	38,7	„	1,9	60	IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	.	6 080	30,1	.	.	L
.	.	.	.	"	.	6 000	30,0	.	.	D
.	.	.	.	"	.	5 900	"	.	.	P
.	.	.	.	"	.	5 800	"	.	.	Thr
.	.	.	.	"	80	8 000	32,0	.	68	Thr
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Thm
.	.	.	.	"	.	9 250	33,0	.	.	L
.	.	.	.	Parson's Turbinensystem (8 Schr.)	.	12 000	35 bis 36	.	.	Hw
.	.	.	.	2	.	6 000	31,0	.	.	P
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	P
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	P
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	N
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Hw
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Hw
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Hw
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	L
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	L
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	F
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	F
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	D
.	.	.	.	1	7	450	20,0	.	15	Thr
.	.	.	.	"	"	550	22,0	.	"	Y
.	.	.	.	"	"	450	21,0	.	"	Thr
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Y
.	.	.	.	"	"	460	"	.	"	W
.	.	.	.	"	"	360	17,0	.	"	Thr
.	.	.	.	"	10	730	20,0	.	"	Thr
.	.	.	.	"	"	600	19,5	.	"	Y
.	.	.	.	"	"	"	21,0	.	"	Thr

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
4 Stück Nr. 30 bis 33	Torpedoboote 1. Kl.	86	38,1	3,9	1,7	60 bis 66	II SK 4,7, V TL
5 „ Nr. 34 bis 38	„	„	„	4,4	1,2	„	„
2 „ Nr. 39 u. 40	„	85	30,5	3,8	1,3	40	I TL
20 „ Nr. 41 bis 60	„	86	38,7	„	1,9	60	II SK 4,7, IV TL
16 „ Nr. 61, 63 bis 74, 76 bis 78	„	„	38,1	3,9	1,7	75	II SK 4,7, V TL
1 „ Nr. 79	„	„	„	„	„	„	„
1 „ Nr. 80	„	87	41,1	4,3	1,8	105	IV SK 4,7, V TL
1 „ Nr. 81	„	85	45,7	5,3	1,9	125	VI SK 4,7, III TL
6 „ Nr. 82 bis 87	„	89	39,6	4,1	1,7	85	III SK 4,7, III TL
2 „ Nr. 88 u. 89	„	94	43,3	4,4	1,2	112	„
1 „ Nr. 90	„	95	42,7	4,3	1,1	100	„
2 „ Nr. 91 u. 92	„	94	„	4,7	2,3	130	„
1 „ Nr. 93	„	93	„	„	„	„	„
3 „ Nr. 94 bis 96	„	94	„	„	„	„	„
1 „ Nr. 97	„	93	„	„	„	„	„
3 „	„	i B	„	.	.	.	.
11 „ Nr. 38 bis 48	Torpedoboote 2. Kl.	89	18,3	2,7	1,1	16,5	I M, I TL
2 „ Nr. 49 u. 50	„	87	„	2,6	0,9	15	„
23 „ Nr. 51 bis 73	„	78 bis 81	„	2,3	„	10,6	II TL
2 „ Nr. 74 u. 75	„	83	18,9	„	„	12	„
20 „ Nr. 76 bis 95	„	82 u. 83	19,2	„	„	„	„
2 „ Nr. 96 u. 97	„	83	18,9	„	„	„	„
1 „ Nr. 98	„	„	20,2	„	0,7	„	„
3 „ Nr. 99 bis 101	„	86	19,2	2,4	0,9	14	„
3 „	„	96	.	.	.	.	
9 Holzboote: Nr. 1 bis 9	„	83 u. 84	17,1	3,0	1,4	12	Spier
15 Minenboote: Nr. 1 bis 15							

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	20	670	19,5	.	15	Y
.	.	.	.	"	"	950	19,0	.	"	W
.	.	.	.	"	.	500	19,7	.	"	Y
.	.	.	.	"	20	700	21,0	.	"	Thr
.	.	.	.	"	"	"	19,2	.	"	Y
.	.	.	.	"	"	1000	22,4	.	"	"
.	.	.	.	"	30	1540	23,0	2500	21	"
.	.	.	.	"	35	1380	20,8	.	25	W
.	.	.	.	"	20	1100	23,0	.	19	Y
.	.	.	.	"	"	1600	24,0	.	18	"
.	.	.	.	"	18	1430	"	.	"	"
.	.	.	.	"	25	2600	"	.	"	Thr
.	.	.	.	2	"	2200	23,8	.	"	"
.	.	.	.	1	"	2000	23,2	.	"	W
.	.	.	.	"	"	2690	23,4	.	"	L
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	Mc Arthur & Co.
.	.	.	.	1	1	230	16,5	.	9	Y
.	.	.	.	"	"	200	17,0	.	"	"
.	.	.	.	"	.	90 bis 110	15,0 bis 17,0	.	7	Thr
.	.	.	.		.	150	16,0	.	"	Y Schiffsboote
.	.	.	.		.	100	16,0 bis 17,0	.	"	Thr
.	.	.	.	"	.	"	16,0	.	"	Y
.	.	.	.	hydraulisch	.	120	12,6	.	"	Thr
.	.	.	.	1	.	100	16,0	.	"	"
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Forrest u. Sons
.	.	.	.	1	0,75	155	14,5	.	.	Wh

Schulschiffe.

Seegehende

Jungenschulschiffe: Panzerkreuzer „Northampton" siehe vorn.
Kreuzer 3. Kl.: „Calliope", „Curaçoa", Tender des „Northampton" siehe vorn.

Matrosenschulschiff: Segelsloop „Cruiser", Dpl. 1130, im Mittelmeer stationirt.
Die Segelschiffe: „Dolphin", „Liberty", „Martin", „Nautilus", „Pilot", „Seaflower", „Wanderer", Tender zu stationären Schulschiffen, siehe daselbst.

Stationäre

	Stationsort.
Jungenschulschiffe: Panzerkreuzer „Black Prince" siehe vorn	Queenstown.
„Boscawen" Dpl. 4579	Portland.
Tender: Panzerkreuzer: „Agincourt", „Minotaur" siehe vorn.	
Segelschiffe: „Dolphin" Dpl. 925, „Seaflower" Dpl. 454, „Wanderer" Dpl. 925.	
„Caledonia" Dpl. 3880	Queensferry.
„Ganges" " 3594	Harwich.
„Impregnable" Dpl. 6557	Devonport.
Tender: Segelbrigg: „Nautilus" Dpl. 501, " „Pilot" " 501.	
Hafenfahrzeuge „Circe" und „Kingfisher".	
„Lion" (die alte „Implacable" Dpl. 3223) . . . (" " „Lion" " 3842)	"
Tender: Segelbrigg „Liberty" Dpl. 447.	
„St. Vincent" Dpl. 4672	Portsmouth
Tender: Segelbrigg „Martin" Dpl. 508.	

	Stationsort.
Kadettenschulschiff: „Britannia" Dpl. 6201	Dartmouth.
Tender: Sloop „Racer" siehe vorn.	
Artillerieschulschiffe: „Cambridge" Dpl. 4971 . .	Devonport.
Tender: Schlachtschiff 3. Kl. „Conqueror", Kanonenboote: „Badger", „Bonetta", „Bulldog", „Cuckoo", „Curlew" und „Snap" } siehe vorn.	
(Für Geschützproben):	
„Excellent" Dpl. 508	Portsmouth.
Tender: Schlachtschiff 3. Kl. „Haro", Kanonenboote: „Blazer", „Comet", „Kite", „Mastiff", „Pike", „Pincher", „Skylark" und „Snake" } siehe vorn.	
Torpedoschulschiffe: „Defiance" Dpl. 5270	Devonport.
Tender: Kanonenboot „Scourge" siehe vorn, 1 Hochseetorpedoboot.	
„Vernon" Dpl. 5481	Portsmouth.
Tender: Torpedofahrzeug „Vesuvius", Torpedokanonenboot „Jaseur" und Kanonenboot „Bloodhound" } siehe vorn.	
Kanonenboot „Dee" (siehe vorn)	Malta.

Uebungsschiffe für Marinereserve:

		Stationsort
Kreuzer 3. Kl.:	„Medea" } siehe vorn . . .	Southampton.
	„Medusa" } siehe vorn . . .	North Shields.
	„Briton" Dpl. 1408	Inverneß (N.-B.)
	„Clyde" " 1447	Aberdeen.
	„Daedalus" Dpl. 1447 . . .	Bristol.
	„Durham" " 1815 . . .	Leith.
	„Eagle" " 2340 . . .	Liverpool.
	„President" " 1969 . . .	West India Docks.
	„Unicorn" " 1447 . . .	Dundee.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Victoria and Albert	Königl. Yacht	55	91,5	12,2	5,2	2470	II V 6 ℔
Victoria and Albert	„	99	115,9	15,3	5,5	4700	Einige Salutgesch
Osborne . . .	„	70	76,2	10,7	4,4	1850	II V 7 ℔
Elfin	Yacht	49	31,5	4,3	1,5	93	.
Alberta . . .	„	63	48,8	6,8	2,1	370	.
Wye	Transport-	73	67,1	8,3	3,8	1370	1 Sign Gesch
Humber . . .	schiff	78	70,1	8,8	4,3	1640	„
Tyne	„	„	97,5	10,4	5,6	3560	II Hb 16
Egeria	Ver-	73	48,8	9,5	4,1	940	II 20 ℔, II M
Penguin . . .	messungs-	76	51,8	11,0	4,6	1130	II 12,7, II M
Waterwitch. .	schiffe	78	48,8	7,8	4,3	620	II V 7 ℔
Rambler . . .	„	80	47,9	9,0	4,1	835	II 20 ℔, I M
Stork.	„	82	38,1	7,2	2,7	465	I M
Triton	„	„	44,2	7,0	2,2	410	I V 7 ℔
Dart	„	„	40,6	7,6	3,6	470	II V 9 ℔, II M
Research . . .	„	88	47,6	7,3	2,6	520	I V 7 ℔
Enchantreß .	Schiffe zu	62	67,1	8,6	3,3	1000	II 20 ℔
Seahorse . . .	bes. Zwecken	80	48,8	7,9	„	670	I Hb 12 ℔
Imogene . .	„	„	48,6	7,4	3,3	460	.
Fire Queen .	„	„	52,9	7,1	3,0	446	.
Sphinx	„	„	61,0	9,8	3,1	1130	I 15, VI 10
Magnet . . .	„	83	41,9	7,6	2,8	430	IV kleine Gesch
Traveller. . .	„	„	49,1	7,5	3,4	700	IV SK 5,7
Vivid	„	„	46,0	6,7	2,4	550	.
Hearty	„	85	64,7	9,2	4,1	1300	II 10, II 12 ℔
Jackal	„	„	45,1	7,9	3,6	750	IV kleine SK
Wildfire . . .	„	87	49,4	6,7	2,9	453	.
Columbine . .	„	89	40,6	6,1	.	260	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	Rad	370	2 980	16,8	.	151	
.	.	.	.	2	350	11 000	23,0	2000 14	320	Ersatz f. d. alte Yacht gleichen Namens
.	.	.	.	Rad	200	3 360	15,0	.	145	
.	.	.	.	"	.	180	11,4	.	.	Tender der „Victoria
.	.	.	.	"	.	1 000	13,0	.	30	and Albert"
.	.	.	.	1	200	700	10,4	.	63	
.	.	.	.	"	125	800	10,0	.	85	
.	.	.	.	"	510	1 190	11,5	.	135	
.	.	.	.	"	96	867	11,3	1000	111	
.	.	.	.	"	130	1 136	11,4	1500	.	
.	.	.	.	"	70	450	10,0	.	.	
.	.	.	.	"	100	650	11,0	.	111	
.	.	.	.	"	30	360	9,0	.	.	
.	.	.	.	Rad	55	370	10,0	.	55	
.	.	.	.	1	64	250	8,7	.	54	
.	.	.	.	Rad	70	450	11,0	.	57	
.	.	.	.	"	180	1 100	12,8	.	80	Admiralitätsyacht
.	.	.	.	2	135	"	12,6	.	53	Für hydrographische Aufnahmen
.	.	.	.	1	58	420	12,0	.	40	Tender f. d. Botschafter in Konstantinopel
.	.	.	.	"	60	390	11,3	.	22	Tender d. Flaggschiffs „Victory"
.	.	.	.	Rad	230	1 138	12,6	.	91	In Ostindien
.	.	.	.	2	90	650	12,3	.	43	Tender d. Flaggschiffs „Victory"
.	.	.	.	"	140	1 120	13,0	.	56	Tender zu „Vivid"
.	.	.	.	1	100	425	11,5	.	23	Flaggschiff in Devonport
.	.	.	.	2	250	2 400	14,1	.	60	Fischereischutz
.	.	.	.	1	130	1 200	12,8	.	"	"
.	.	.	.	"	.	360	9,0	.	37	Flaggschiff i. Sheerneß
.	.	.	.	"	.	200	"	.	.	Fischereischutz in Neufoundland

Küstenwachtkreuzer.

	Stapellauf	Deplacement	Tender des Küstenwachtschiffes in:
Dampfkreuzer			
Amelia	69	416	Bantry
Argus	64	300	„
Cockchafer	81	465	Queensferry
Hawk	84	520	Portland
Redwing	80	461	Queensferry
Seamew	„	376	Harwich
Starling	82	456	Greenock
Segelkreuzer 1. Kl.		Tonnengehalt	
Aktive	67	131	Queensferry
Beaver	68	120	Hull
Hind	80	131	Harwich
Rose	„	„	Hull
Victoria	64	„	„
Segelkreuzer 2. Kl.			
Adder	.	70	Harwich
Delight	.	„	Portland
Frances	.	„	Southampton
Margaret	.	„	Holyhead
Segelkreuzer 3. Kl.			
Beatrice	.	30	Harwich
Flora	.	60	Kingstown
Fly	.	„	Bantry
Mary	.	30	Portland
Neptune	.	60	„
Spy	.	40	Southampton
Squirrel	.	„	Greenock

Ferner noch die Tender: „Edith", „Falmouth Yawl", „Gnat", „Manoa", „Snipe" und „Topsy".

Flagg- und Wachtschiffe.

Wachtschiffe der Reserve und Flaggschiffe { in Portsmouth: Hulk „Asia" Dpl. 3594,
„ Chatham: „ „Algiers" Dpl. 5260,
„ Devonport: „ „Indus" Dpl. 6270.

Flaggschiff in Malta: Hulk „Hibernia" Dpl. 4149,
„ „ Portsmouth: Hulk „Victory" Dpl. 2164.
Tender dazu: Altes Linienschiff „Duke of Wellington" Dpl. 6071, Spezialschiffe: „Fire Queen" und „Magnet", Kanonenboote „Ant" und „Insolent", 8 Torpedobootszerstörer.

Flaggschiff in Devonport: Spezialschiff „Vivid" siehe vorn.
Tender dazu: Spezialschiff „Traveller", 8 Torpedobootszerstörer.

Flaggschiff in Sheerneß: Spezialschiff „Wildfire" siehe vorn.
Tender dazu: Kanonenboote „Bouncer", „Bustard", „Landrail" und „Trent".

Depotschiffe.

Generaldepotschiff in Chatham: Hulk „Pembroke" Dpl. 5724.
Tender dazu: Panzerkreuzer „Northumberland", 8 Torpedobootszerstörer.

Depotschiff in Jamaica: Hulk „Urgent" Dpl. 2801.
Vorraths- und Depotschiff in Coquimbo: Hulk „Liffey" Dpl. 3915.

Kasernenschiffe.

Kasernenschiff in Hongkong: Hulk „Tamar" Dpl. 4650,
" " Bermuda: " „Terror" " 1844.

Kleine Dampfboote, Schlepper &c., im Hafendienst.

Verwendung	Name	Deplacement	indizirte Pferdekräfte	Stationsort
Artillerie-Material-Transportdampfer und Schlepper	Adelaide	33	50	Chatham
	Buffalo	335	420	Woolwich
	Crocus	40	100	Portsmouth
"	Elephant	56	80	Plymouth
"	Flamer	500	365	Woolwich
"	Growler	235	275	"
"	Laurel	.	.	Chatham
"	Merlin	24	60	Plymouth
"	Myrtle	.	.	Devonport
"	Owl	10	20	Portsmouth
"	Plumper	25	40	"
"	Upnor	600	300	.
Schlepper	Advice	700	1250	.
"	Aetna	530	850	Devonport
"	African	41	80	Simonsbay
"	Atlas	165	450	Gibraltar
"	Bustler	346	750	Bermuda
"	Camel	484	600	Portsmouth
"	Carron	450	500	Chatham
"	Clover	165	450	Gibraltar
"	Confiance	270	350	Devonport
"	Cracker	700	1250	.
"	Crocodile	.	630	Gibraltar
"	Diligent	695	1250	Sheerneß
"	Dromedary	680	"	Portsmouth
"	Elf	172	450	Portland
"	Escort	685	1250	Devonport
"	Grinder	505	500	Portsmouth
"	Hellespont	137	200	Malta
"	Malta	530	850	Portsmouth
"	Manly	188	150	"
"	Meteor	530	850	Chatham
"	Perseverance	540	800	Devonport
"	Prompt	140	170	Malta
"	Sampson	530	850	"
"	Sheerneß	233	250	Sheerneß
"	Sprite	172	450	Portland
"	Trinculo	54	80	Ascension
"	Trusty	484	550	Devonport

Verwendung	Name	Deplacement	indizirte Pferdekräfte	Stationsort
Schlepper	Volcano	700	1250	.
Schlepper und Cisternenschiff	Aid	.	.	.
	Alligator	.	1000	Pembroke
"	Asp	330	300	Sheerneß
"	Shamrock	118	80	Queenstown
"	Supply	250	120	Bermuda
"	Bann	"	"	Jamaica
"	Chester	234	90	Malta
"	Chub	340	300	Kap der guten Hoffnung
"	Echo	150	100	Gibraltar
"	Elizabeth	370	200	Portsmouth
"	Minx	390	300	Devonport
"	Monkey	330	"	Malta
"	Ready	610	550	Jamaica
"	Tortoise	330	300	Portsmouth
Cisternen- und Vorrathsschiff	Despatch	370	130	Devonport
"	Pelter.	"	220	Portsmouth
Material-Transport-dampfer	Discovery	1247	360	"
Dampfer f. bes. Zwecke	Stormcock	568	1000	Malta
Leichter	Bee	320	120	Deptford
Dampfbarke	Pert	250	.	Chatham
Segelbarke	Bessie	140	.	Portsmouth
"	Emily	"	.	"
"	Maria	80	.	"

Ausrangirte Kriegsschiffe, nicht mehr dienstfähig, zum Verkauf.

Name	Deplacement	Gattung	Stationsort	Bemerkungen
Prince Albert	3880	Küstenpanzer	Devonport	
Hector	6710	Panzerkreuzer	Portsmouth	
Shannon . . .	5390	"	Devonport	
Carysfort . . .	2380	Kreuzer 3. Kl.	"	
Conquest . . .	"	"	"	
Constance . .	"	"	"	
Caroline . . .	1420	"	Sheerneß	Hospitaltender zum Schulschiff „Ganges"
Heroine	"	"	Devonport	
Hyacinth . . .	"	"	"	
Rapid	"	"	"	
Satellite . . .	"	"	Sheerneß	
Acorn	970	Sloop	"	
Azow	94	Segelkutter	"	

Ausrangirte Kriegsschiffe im Hafendienst.

Name	Deplacement	Art der Verwendung	Stationsort
Actaeon	2388	dem Torpedoschulschiff „Vernon" attachirt	Portsmouth
Alarm	993	Kohlendepot	Queenstown
Ariadne	4583	dem Torpedoschulschiff „Vernon" attachirt	Portsmouth
Banterer	465	Hafenvertheidigung	Sheerneß
Belvidera	1408	Kasernenschiff	Portsmouth
Biter	284	Kohlendepot	"
Bullfrog	465	Hafenvertheidigung	Malta
Calcutta	3590	dem Artillerieschulschiff „Cambridge" attachirt	Devonport
Carnatic	1970	Artilleriemagazin	Portsmouth
Castor	1808	(bisher Uebungsschiff für Marine-Reserve)	Sheerneß
Challenger	2306	Kasernenhulk	Chatham
Chasseur	543	Schwimmende Werkstatt	"
Circe	1447	Tender des Schiffsjungenschulschiffs „Impregnable"	Devonport
Cormorant . . .	1130	Hulk	Gibraltar
Cornwallis . . .	2835	Jetty attachirt	Sheerneß
Daisy	30	Tender des Spezialschiffs „Jackal"	Devonport
Danaë	1760	Hulk f. unterseeische Minen (Kriegs-Departement)	Mersey
Dapper	284	Schwimmende Küche	Devonport
Dido	1760	wie „Danaë"	Forth
Dido	737	Kohlendepot	Sheerneß
Diligence	567	"	Devonport
Eclipse	1760	Depot für Minen, Marine-Artillerie	Plymouth
Edgar	5157	Quarantäneschiff	.
Elk	603	Kohlenprahm	Sheerneß
Emerald	2120	Pulverhulk, Marineartillerie	Chatham
Enterprise	471	Kohlendepot für Northern Leuchtthurm	.
Espiegle	1130	Hafenvertheidigung	Southampton
Espoir	465	Kohlenprahm	Devonport
Falcon	780	für Torpedo-Schießübungen	"
Fancy	284	Trockenraum für Jungenschulschiff „St. Vincent"	Portsmouth
Fanny	357	Hafenvertheidigung	Southampton
Favourite	481	Kohlendepot	Devonport
Firefly	455	Hafenvertheidigung	Malta

Name	Deplacement	Art der Verwendung	Stationsort
Firm	455	Hafenvertheidigung	Sheerneß
Flamingo	780	Kohlen- und Wasserdepot	Devonport
Fly	585	Kohlendepot	=
Forester	455	=	Portsmouth
Forte	455	=	Sheerneß
Forte	2842	Depotschiff	Chatham
Forward	455	Kohlenhulk	Bermuda
Foxhound	455	Kohlenprahm	Portsmouth
Gannet	1130	(bisher Sloop)	Chatham
Garnet	2120	Kohlendepot	=
Goshawk	430	Kohlenprahm	Devonport
Grappler	465	Hafenvertheidigung	Sheerneß
Greyhound . . .	1260	Hulk	Devonport
Hamadryad . . .	1447	Lazarethschiff	Cardiff
Hannibal	4735	Hulk	Portsmouth
Harpy	500	Versuchsschiff des Kriegs-departements	Pembroke
Helena	529	Hafenpolizeischiff	Chatham
Himalaya	4690	Kohlenhulk	Devonport
Hindostan	3242	dem Kadettenschulschiff attachirt	Dartmouth
Inconstant . . .	5780	Kasernenhulk	Devonport
Industry	1126	Hafenvertheidigung	Southampton
Jumna	6211	Schwimmendes Magazin	Medway
Kingfisher	489	Tender des Jungenschul-schiffs „Impregnable“	Devonport
Lark	960	dem Flaggschiff „Hibernia“ attachirt	Malta
Lavinia	1810	Kohlendepot	Devonport
Leda	1502	Hafenpolizeischiff	=
Lily	447	Kohlendepot	Portsmouth
Malabar	6211	Kasernenschiff	Bermuda
Mariner	970	Hafenvertheidigung	Plymouth
Marlborough . .	6300	General-Depotschiff	Portsmouth
Meeanee	3842	Lazarethschiff (Kriegs-Departement)	Hongkong
Melampus	1089	Schwimmendes Magazin, Marineartillerie	Portsmouth
Mercury	1447	Kohlendepot	Sheerneß
Midge	603	Lazarethschiff	Hongkong
Minstrel	330	Kohlendepot	Bermuda
Mistletoe	560	Hafenvertheidigung	Sheerneß
Monmouth . . .	1502	Schwimmende Kirche	Devonport
Mutine	1130	Hafenvertheidigung	Southampton
Myrtle	2761	Kohlendepot	Portsmouth

Name	Deplacement	Art der Verwendung	Stationsort
Nettle	2779	Scheibenschiff	Portsmouth
Newcastle	4020	Pulverhulk, Marineartillerie	Plymouth
Nimble	570	(Uebungsschiff für Marine-Reserve)	Hull
Nimrod	680	Kohlendepot	Devonport
Orestes	566	=	Portsmouth
Penelope	4470	Schwimmendes Gefängniß	Kap der guten Hoffnung
Perseus	1365	dem Torpedoschulschiff „Defiance" attachirt	Devonport
Pet	200	Kohlendepot	Portsmouth
Peterel	913	=	Devonport
Pique	1811	Lazarethschiff	Plymouth
Pitt	4140	Kohlendepot	Portsmouth
Racehorse	481	=	Devonport
Reindeer	970	Hafenvertheidigung	Plymouth
Ripple	.	(Wasserfahrzeug)	Sydney
Royal Adelaide	4122	Kasernenhulk	Chatham
Royal George	330	=	Portsmouth
Royalist	249	Polizeischiff	Themse
Ruby	2120	Kohlendepot	Sheerneß
Shah	6250	Kohlenhulk	Bermuda
Snapper	284	Kohlendepot	Portsmouth
Swan	=	=	=
Swinger	430	dem Jungenschulschiff „Lion" attachirt	Devonport
Sylph	114	Zollfahrzeug	.
Thunderbolt	1844	dem Pier attachirt	Chatham
Tourmaline	2120	Kohlendepot	Sheerneß
Valiant	6710	Depotschiff für Torpedobootszerstörer	Devonport
Viper	1230	Wasserfahrzeug	Bermuda
Watchful	560	Hafenvertheidigung	Sheerneß
Wave	308	dem Kadettenschulschiff „Britannia" attachirt	Dartmouth
Wrangler	465	Hafenvertheidigung	Southampton

Die alten Kriegsschiffe „Akbar" (2388), „Arethusa" (3832), „Clio" (2306), „Conway" (4375), „Cornwall" (2917), „Empreß" (5260), „Exmouth" (4382), „Formidable" (3594), „Havannah" (1408) „Indefatigable" (2626), „Mars" (3842), „Mount Edgcumbe" (2300), „Southampton" (2300), „Warspite" (4579), „Wellesley" (2996) und „Worcester" (4725) sind verschiedenen Komitees in Handelshäfen für Schulzwecke leihweise überlassen worden.

Name	Dampfer-Gesellschaft	Stapellauf	Länge	Breite	größt. Tiefgang	Tonnengehalt brutto	Tonnengehalt netto	Armirung
			in m					

Hülfskreuzer.

I. Schiffe, die eine jährliche Subvention beziehen (dürfen die blaue

Name	Dampfer-Gesellschaft	Stapellauf	Länge	Breite	größt. Tiefgang	brutto	netto	Armirung
Campania . .	Cunard Co.	92	182,2	19,8	9,0	12950	4974	Vermerk. 30 Satz Geschütze, Laffeten, Munition 2c. werden bereit gehalten und zwar je 8 in Portsmouth, Chatham und Devonport, 4 in Hongkong, 2 in Sydney. Jeder Satz besteht aus VIII 12,7, (bezw. VIII SK 12) und VIII M
Lucania . . .	=	=	183,3	=	=	12952	4975	
Arcadia . . .	Peninsular u. Oriental Steam Nav. Co.	87	142,1	15,9	6,9	6188	3175	
Victoria . . .	=	=	=	=	=	6527	3454	
Australia . .	=	92	142,0	=	=	6901	3590	
Himalaya . .	=	=	=	=	=	6898	3597	
Majestic . . .	White Star Line	89	172,3	17,7	7,5	9965	4270	
Teutonic . . .	=	=	=	=	=	9984	4269	
Empreß of India	Canadian Pacific Railway Co.	90	134,2	15,6	=	5905	3003	
Empreß of Japan	=	=	=	=	=	=	=	
Empreß of China	=	91	=	=	=	=	=	

II. Schiffe, die keine Subvention beziehen (dürfen die blaue Flagge

Name	Dampfer-Gesellschaft	Stapellauf	Länge	Breite	größt. Tiefgang	brutto	netto	Armirung
Servia	Cunard Co.	81	157,1	15,9	7,9	7392	3971	.
Aurania . . .	=	82	143,4	17,4	8,2	7269	4030	.
Etruria. . . .	=	84	153,0	=	=	8120	3690	.
Umbria . . .	=	=	=	=	=	8128	3699	.
Carthage . . .	Peninsular u. Oriental Steam Nav. Co.	81	131,2	13,6	6,9	4879	2454	.
Rome	=	=	=	=	=	5545	3022	.
Ballaarat . .	=	82	128,1	13,1	=	4778	2968	.
Parramatta .	=	=	=	=	=	4756	2681	.
Valetta	=	83	128,3	13,7	=	4904	2781	.
Massilia . . .	=	84	=	=	=	4902	2742	.
Britannia . .	=	87	142,1	15,9	=	6525	3413	.
Oceana . . .	=	88	=	=	=	6188	3175	.
Peninsular . .	=	=	125,2	14,6	6,6	5287	3048	.
Oriental . . .	=	89	=	=	=	5284	3085	.
India	=	96	152,4	16,6	.	7911	4185	.
Egypt	=	97	=	=	.	7912	4179	.
Britannic . .	=	74	138,8	13,7	7,6	5004	3154	.
Germanic . .	=	=	=	=	=	5066	2989	.
Cymric	=	98	178,5	19,6	.	12552	8123	.
Oceanic . . .	=	99	215,0	20,7	.	17000	.	.
Omrah	Orient Steam Nav. Co.	98	149,6	17,3	.	8291	4632	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
Flagge führen).										
.	.	.	.	2	.	30000	21,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	1	.	7000	17,5	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	10000	18,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	2	.	16000	20,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	21600/10	.	
.	.	.	.	"	2000	10000	16,5	11000/12	.	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	.	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	.	
nur führen, wenn sie Warrants haben).										
.	.	.	.	1	.	10000	16,5	.	.	
.	.	.	.	"	.	9500	17,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	14500	19,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	5000	15,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	4500	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	5000	16,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	7000	17,5	.	.	
.	.	.	.	"	.	6000	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	5000	17,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	11000	19,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	.	5200	16,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	
.	.	.	.	2	.	6700	.	.	.	
.	.	.	.	"	.	28000	20,0	24000/12	.	
.	.	.	.	"	.	9200	17,5	.	.	

Schiffe der Kolonialregierungen.

Indien.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Abyssinia...	Küstenvertheidigungsschiffe	70	68,6	12,8	4,6	2900	IV 20, VII M
Magdala...		=	=	13,7	4,7	3340	=

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Assaye....	Torpedokanonenbte	90	70,1	8,2	2,5	735	II SK 12, IV SK 4,7, III TL
Plassy....		=	=	=	=	=	=

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
3 Stück (Pathan, Karen, Baloochi)	Torpedoboote 1. Kl.	88	40,9	4,5	1,2	96	II SK 4,7, V TL
3 Stück (Nr. 4, 5 und 6)	=	89	39,7	4,4	=	95	=
1 Stück (Gurkha)	=	88	39,6	4,3	=	92	=

Kleine Kreuzer.

Ungeschützte Schiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Lawrence..	Aviso	86	64,7	9,8	5,6	1154	IV 10, IV SK 5,7, IV M

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Irrawaddy..	Flußdampfer	76	.	.	.	355	II 20 H, II B 9 H
Sladen....		.	.	.	.	260	II Hb 12 H, IV M
Sir William Peel	=	.	.	.	.	302	=
Bhamo....	Flußkanonenbte	.	.	.	.	255	II M
Pagan....		.	.	.	.	=	=

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Amberwitch .	Truppentransportschiffe	62	53,4	8,2	3,7	1010	.
Clive.....		82	91,5	13,9	5,4	3570	.
Canning...		=	86,9	11,0	5,1	3300	.
Dalhousie..	=	86	73,0	=	4,8	1960	VI SK 5,7

Panzerstärke in mm. Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
38	178	203	254	2	120	900	9,5	1000	200	
	C									
38	203	229	254	⸗	⸗	1400	10,0	800	⸗	
	C									
.	.	.	.	2	100	4500	21,0	2500	91	Armstrong
.	.	.	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗
.	.	.	.	1	20	1270	23,2	.	16	Thornycroft
.	.	.	.	⸗	.	1030	20,0	.	⸗	White
.	.	.	.	⸗	35	1060	21,0	1500	⸗	In Paisley geb.
								9		
.	.	.	.	Rad	270	1200	13,5	.	.	
.	.	.	.	Rad	.	750	12,0	.	.	
.	.	.	.	⸗	.	360	.	.	.	
.	.	.	.	⸗	.	600	.	.	.	
.	.	.	.	Heckrad	.	512	.	.	.	
.	.	.	.	⸗	.	⸗	.	.	.	
.	.	.	.	1	90	250	7,7	.	.	
.	.	.	.	⸗	500	2300	12,0	.	166	
.	.	.	.	⸗	400	1080	⸗	.	.	
.	.	.	.	⸗	300	2254	14,0	.	94	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Elphinstone .	Truppen-	87	62,6	8,6	4,4	950	.
Minto	transport-	93	"	9,5	.	930	IV SK 4,7
N	schiff	i B	128,0	15,6	.	.	.
Segelschiff Czarewitch .		66	.	.	.	1990	.
Investigator .	Vermessungsschiff	81	54,9	7,8	3,4	856	.
May Frere .	Yacht	64	51,2	6,1	2,4	450	.

Außerdem: Wachtschiff „Quangtung"; Telegraphenschiff „Patrick Steward"; Schlepp-

Australien.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Cerberus . . .	Thurmschiff	68	68,6	13,7	4,6	3480	IV B 25,4, V M

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Katoomba . .	Kreuzer 3. Kl.	89	80,8	12,5	4,7	2575	VIII SK 12, VIII SK 4,7, IV M, IV TL
Mildura . . .	"	"	"	"	"	"	"
Ringarooma .	"	"	"	"	"	"	"
Tauranga . .	"	"	"	"	"	"	"
Wallaroo . .	"	90	"	"	"	"	"

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Boomerang .	Torpedo-	90	70,1	8,2	3,3	735	II SK 12, IV SK 4,7, I M, V TL
Karrakatta . .	Kanonenbt.	"	"	"	"	"	"

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Childers . . .	Torpedo-	83	34,4	3,8	1,8	65	II SK 3,7, I TL
Counteß of Hopetoun	boote 1. Kl.	91	39,7	4,0	"	82	III SK 4,7, III TL
Acheron . . .	Torpedo-	79	23,9	3,1	0,9	16	.
Avernus . . .	boote 2. Kl.	"	"	"	"	"	.
Nepean . . .	"	84	19,2	2,3	"	12	I TL
Lonsdale . .	"	"	"	"	"	"	"
Mosquito . .	"	"	"	"	"	"	"
Wasp	"	"	"	"	"	"	"
5 Stück (Nr. 1 bis 5)	"	"	"	"	"	"	I M u. Spier

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	.	14,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	15,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	.	18,0	.	.	
					.					
.	.	.	.	.		.	.	.	.	
.	.	.	.	Rad	105	660	10,5	.	.	
.	.	.	.	=	60	550	10,0	.	.	

dampfer „Madras" und „Undaunted"; Depotschiff Hulk „Tenasserim".

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
38	203	229	254	1	120	1370	10,0	4 Tage	150	
	E									
63	.	.	.	2	300	4500	16,5	4800	190	
S				=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	2	100	3500	19,0	2500	91	} Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	1	10	730	20,0	1270	12	Thornycroft
.	.	.	.	=	20	1150	23,0	1600	19	Yarrow
.	.	.	.	=	.	300	16,0	.	7	} In Sydney geb.
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	150	17,5	.	=	} Thornycroft
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Protector . . .	Kreuzer	84	54,9	9,1	4,0	920	I 20, V 15, IV M
Batman . . .	Kanonen-	83	.	.	.	387	I 15, II M
Fawkner . . .	boote	=	.	.	.	=	=
Lady Loch . .	=	=	.	.	.	=	=
Albert	=	84	35,1	7,6	2,9	350	I 20, I 15, II 9 ℔, II M
Bonito	=	.	.	.	.	450	.
Stingaree . .	=	.	.	.	.	=	.
Otter	=	84	.	.	.	220	I B 64 ℔
Gayundah . .	=	=	35,1	7,6	2,9	360	I 20, I 15, III M
Paluma . . .	=	=	=	=	=	=	=
Gannet	=	88	40,0	6,0	.	346	I 15, II M

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Victoria . .	Vermessungsschiff	84	42,7	8,2	3,3	530	

Außerdem: Kasernenschiffe „Nelson", Dpl. 4096 u. „Mavis"; Kabelschiff „Tutanekai";

Canada.

Spezialschiffe.

Zum Fischereischutz: Schraubenschooner „Acadia", „Curlew", „Dolphin", „La
Im Vermessungsdienst: Sloop „Bayfield" (auf dem Erie-See). — Für
schooner „Aberdeen", „Constance", „Druid", „Lansdowne", „Newfield", „Quadra",
der den Postdienst zwischen Prince Edwards-Insel und dem Festlande von Canada

Afrika.

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Herald	Fluß-	90	27,5	5,5	0,5	82	IV SK 4,7, VIII M
Mosquito . .	kanonen-	=	=	=	=	=	=
Dove	boot	92	18,3	4,9	0,4	20	I M
Adventure . .	=	=	22,9	3,8	.	35	.
Pioneer . . .	=	=	=	=	.	=	.
Ivy	(Yacht)	95	62,2	10,4	3,1	.	I 7 ℔, II M
Heron	Fluß-	97	30,5	6,1	0,5	85	II SK 5,7, IV M
Jackdaw . . .	kanonenboot	=	=	=	=	=	=
Gwendolen . .	Kanonenboot	=	41,5	7,3	2,0	350	IV SK 4,7, IV M

Für die Kolonie Natal soll 1 Dampfer in England i B sein.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
25 S	.	.	.	2	150	1640	14,5	.	67	
.	.	.	.	1	.	350	8,5	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	2	50	400	10,0	.	47	
.	.	.	.	.	.	=	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	.	.	.	
.	.	.	.	2	.	460	.	.	.	
.	.	.	.	=	50	400	10,0	.	42	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	Rad	.	500	12,0	.	.	gleichzeitig Schlepper

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	70	800	12,6	.	.	

Lootsenfahrzeug „Musgrave"; Schlepper „Lucy" u. „Seahorse"; Raddampfer „Lucinda".

Canadienne", „Petrel" (auf dem Erie-See). Segelschooner „Kingfisher", „Vigilant". — besondere Zwecke (Zolldienst-, Leuchtfeuer- und Betonnungswesen): Schrauben- „Sir James Douglas", „Stanley". Schraubendampfer „Minto" (99) etwa 1100 t groß, versieht, dient im Kriegsfalle als Hülfskreuzer; Armirung IV SK 5,7.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	Heck-rad	.	80	8,5	.	.	auf dem Zambesi
.	.	.	.		.	=	=	.	.	
.	.	.	.	Rad	.	50	8,0	.	.	auf dem Shiré
.	.	.	.	1	.	80	12,0	.	.	auf dem Nyassa-See
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	2	.	1150	13,0	.	.	Niger-Protectorat
.	.	.	.	=	.	240	10,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	12,0	.	.	auf dem Nyassa-See

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

Hayti.

Kleiner Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Dessalines . .		83	50,9	9,5	4,5	1 200	I SK 10, II 8, II 30 ℔, II M

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
22. Dezember	Kanonenboote	60	63,4	9,2	4,8	900	IV 12
1804		75	44,2	8,8	3,0	600	I B 25,4, VI 30 ℔
Saint Michael	"	"	49,4	10,7	3,3	850	I B 28, VIII 30 ℔
Toussaint Louverture	"	86	50,0	7,5	2,9	522	I 16, II SK 12, II M
Capois la Mort	"	93	45,0	6,1	2,0	260	I SK 10, II 8, IV SK 3,7
Crête à Pierrot	"	95	.	.	.	950	I SK 16, I SK 12, IV SK 10, VI M

Dampfer „La Sentinella“ (80) 1 Schr 175 Netto Reg t.

Honduras.

Schraubendampfer „San Jacinto“, 150 t Dpl.; „Tatumbla“ (98), 20 Netto Reg t,

Italien.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Duilio	Nave da battaglia I cl	76	103,5	19,8	8,2	11 138	IV 45, VII SK 15, V SK 12, VIII SK 5,7, IV SK 3,7, XX M, III TL
Dandolo . . .	"	78/96	"	19,7	8,3	11 277	IV 25,4, VII SK 15, V SK 12, XVI SK 5,7, VIII SK 3,7, IV TL
Italia	"	80	122	22,5	9,5	15 654	IV 43, VIII SK 15, IV SK 12, XII SK 5,7, VI SK 3,7, XX M, IV TL
Lepanto . . .	"	83	"	22,3	9,6	15 900	"
Andrea Doria	"	"	100	19,8	8,4	11 204	IV 43, II SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, XII SK 3,7, VII M, V TL
Ruggiero di Lauria	"	84	"	"	8,8	11 174	"

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	.	16,0	.	.	früh. Handelsdampfer
.	.	.	.	1	.	360	9,0	.	.	
.	.	.	.	〃	.	.	12,0	.	.	
.	.	.	.	〃	.	.	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	120	800	14,0	3000	.	
.	.	.	.	2	50	700	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	.	.	16,0	.	.	
und „Waikna“ (85), 95 Netto Reg t. Dampfbarkasse „22. Februar“ (97), 13 t Dpl.										
70	550	430	450	2	1000	7 710	15,5	3760	487	
.	〃	〃	254 S	〃	732	7 794	15,2	〃	〃	
75 S	.	400 C	500 C	〃	1200	11 986	18	8900	748	Sollen in geschützte Kreuzer umgebaut werden. Panzerung wird entfernt.
〃	.	〃	〃	〃	1600	15 797	18,4	〃	〃	
〃	450 C	450 C	.	〃	850	10 300	16,1	4500	509	
〃	〃	〃	.	〃	910	10 590	17	〃	510	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Francesco Morosini	Nave da battaglia I cl	85	100	19,8	8,4	11 324	IV 43, II SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, XII SK 3,7, VII M, V TL
Re Umberto .	„	88	122	23,4	9,0	13 893	IV 34,3, VIII SK 15, XVI SK 12, XV SK 5,7, X SK 3,7, V TL
*Sardegna. .	„	90	125,1	„	8,6	13 860	„
Sicilia	„	91	122	„	8,7	13 298	IV 34,3, VIII SK 15, XVI SK 12, XV SK 5,7, X SK 3,7, II M, V TL
*Benedetto Brin	„	i B	126	23,8	8,3	13 427	II 30,5, X SK 20, XVI SK 7,6, VIII SK 4,7, IV TL
Regina Margherita	„	„	„	„	„	„	„

Linienschiffe 2. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Ammiraglio di St. Bon	Nave da battaglia I cl	97	105	21,1	7,6	9 800	IV 25,4, VIII SK 15, VIII SK 12, VIII SK 5,7, XII SK 3,7, II M, IV TL
Emanuele Filiberto	„	„	„	„	„	„	„
N	„	proj	.	.	.	8 000	XII SK 24, XIV SK 10

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Francesco Ferrucci	Nave da battaglia II cl	i B	104,9	18,7	7,1	7 410	.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Regina Maria Pia	Nave da battaglia III cl	63	75,5	15,2	6,4	4 268	VIII SK 15, VI SK 12, VI SK 5,7, IV SK 3,7, VI M, III TL
San Martino	„	„	„	„	„	4 234	VIII SK 15, V SK 12, X SK 5,7, VIII SK 3,7, III M, III TL
Ancona . . .	„	64	76	„	6,8	4 693	VI SK 15, IV SK 12, VIII SK 5,7, XII SK 3,7, II M, III LT
Castelfidardo .	„	63 90	„	„	6,2	4 259	VI SK 15, IV SK 12, VIII SK 5,7, XII SK 3,7, II M, III TL
Affondatore .	„	65 95	89,6	12,2	6,1	3 913	II 25, VI SK 12, IV SK 5,7, IV SK 3,7, II M, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75	450	450	.	2	740	10 000	17	4500	507	
S	C									
110	100	.	350	3	1200	19 500	18,2	.	785	
S			S							
150	100	.	″	″	″	22 800	19,6	.	″	
S										
110	100	100	480	2	″	19 500	20,5	.	783	
	S									
50	150	.	250	″	1000	18 000	20	5000	.	
S			S							
″	″	.	″	″	″	″	″	″	.	
80	250	150	240	2	600	13 500	18	7500	532	
	S									
″	″	″	″	″	″	″	″	″	″	
.	140	.	.	.	.	.	22,0	9000	.	
	S									
.	.	.	.	.	.	14 000	.	.	.	
	S									
.	110	110	.	1	470	2 243	12,9	2600	423	
	C									
.	″	″	.	″	490	2 690	12	″	″	
.	120	120	.	″	440	2 470	13,8	2000	″	
	C									
.	110	110	.	″	460	2 500	.	.	″	
	C									
50	120	.	120	″	490	2 690	11,9	1650	303	
C			C							

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Panzerkanonenboote.							
Formidabile .	Nave sussidiaria	61	63	14,4	5,4	2660	VI SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, V SK 3,7, XI M
Terribile . . .		„	„	„	5,6	2852	VI SK 12, IV SK 5,7, II TL
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
Marco Polo	Nave da battaglia III cl	92	99,7	14,7	5,9	4583	VI SK 15, X SK 12, I SK 5,7, VIII SK 4,7, IV SK 3,7, II M, V TL
Vettor Pisani	Nave da battaglia II cl	95	99	18	7,0	6500	XII SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
Carlo Alberto		96	„	„	„	„	XII SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
Giuseppe Garibaldi	„	99	104,9	18,2	7,1	7411	I 25,4, II SK 20, XIV SK 15, X SK 7,6, VI SK 4,7, II M, IV TL
Varese	„	„	„	„	„	„	„
Amalfi	„	proj	.	.	.	8000	VIII SK 20, VIII SK 15, ? kl. SK u. M
Genova . . .	„	„	.	.	.	„	„
Pisa	„	„	.	.	.	„	„
Venezia . . .	„	„	.	.	.	„	„
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Flavio Gioia	Nave sussidiaria II cl	81	78	12,8	5,8	3064	IV SK 12, IV SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, II TL
Amerigo Vespucci		82	„	„	5,7	2705	„
Savoia. . . .	„	83	84	„	5,4	2850	nur gering armirt
Giovanni Bausan	Nave da battaglia IV cl	„	84,1	12,9	6	3330	II 25, VI SK 15, IV SK 5,7, II SK 3,7, XII M, III TL
Etna		85	86,4	13,2	5,8	3530	II 25, VI SK 15, V SK 5,7, IV SK 3,7, VI M, IV TL
Stromboli . .	„	86	„	„	6,3	3898	„
Vesuvio . . .	„	„	„	„	5,7	3427	„
Fieramosca .	„	88	88,4	„	„	3595	„ (nur III TL)
Dogali	Nave da battaglia V cl	87	76,3	11,3	4,4	2088	VI SK 15, IX SK 5,7, II SK 3,7, I M, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	120	120	.	1	310	1 080	12	.	270	
	E									
.	120	120	.	=	=	1 100	11	.	=	
	E									
50	100	100	.	2	600	1 000	19	.	315	
	S									
37	150	150	.	=	=	13 000	20	6000	445	
	S									
=	=	=	.	=	=	13 220	19,5	=	=	
40	150	150	150	=	700	13 500	20	9300	451	
	S									
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
.	225 S	.	.	=	.	19 000	23,0	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
38 S	.	.	.	1	500	4 160	15,5	.	265	
=	.	.	.	=	=	3 340	13,5	.	=	
25 S	.	.	.	=	600	=	14,5	.	225	
50 S	.	.	.	2	=	5 850	17,5	5000	276	
=	.	.	.	=	640	6 988	17,9	=	315	
=	.	.	.	=	600	6 133	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	6 480	17,8	=	=	
=	.	.	.	=	450	7 468	17,5	2500	=	
=	.	.	.	=	430	7 295	19,7	4000	257	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
*Piemonte . .	Nave da battaglia V cl	87	92,7	11,6	4,8	2639	VI SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, VI SK 3,7, II M, IV TL
Lombardia . .	„	89	80	12	„	2389	IV SK 15, VI SK 12, VI SK 5,7, VIII SK 3,7, I M, II TL
Umbria . . .	„	91	„	„	4,7	2281	„
Etruria	„	„	„	„	„	„	„
Liguria	„	93	„	„	„	„	„
Elba	„	„	83,2	12,7	4,9	2732	„
Calabria . . .	„	94	76	12,8	5	2467	IV SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, VIII SK 3,7, II M, II TL
Puglia	„	98	83,2	12,4	4,7	2538	IV SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, VI SK 3,7, II M, II TL

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Washington .	Nave sussidiaria III cl	61	62,1	8,7	3,6	1058	II SK 5,7, II SK 3,7
Caracciolo . .	„	69	64,6	11	5,1	1661	II SK 7,5, IV M
Cristoforo Colombo	„ IIcl	75	75,7	11,3	5,2	2316	VI SK 12, II SK 5,7, IV SK 3,7
Rapido	„ IIIcl	76	78,2	9,3	4	1523	V SK 5,7, I TL
Staffetta . . .	„	„	77,1	9,4	3,8	1388	IV SK 12, IV SK 7,5, I TL
Messagiero . .	„	86	72	9,1	3,2	1021	IV SK 5,7
Curtatone . .	„	87	54,1	10	4,2	1156	IV SK 12, IV SK 5,7
Volturno . .	„	„	54	„	4,4	1174	„
Governolo . .	„	93	56,4	10,1	4,2	1256	„

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Sesia	Nave sussidiaria IV cl	59	50	6,8	2,4	462	II SK 7,5
Vedetta . . .	„	66	56,3	8,2	3,6	828	IV SK 12
Mestre	„	74	33,2	6,5	3,1	272	II SK 7,5
Murano . . .	„	„	„	„	3,2	291	„
Chioggia . . .	„	77	41,1	6,8	3,5	523	II SK 5,7
Agostino Barbarigo	„	79	66	7,4	3,2	624	V SK 5,7
Marc Antonio Colonna	„	80	„	„	3,3	656	„
Andrea Provana	„	84	51,5	8,0	3,4	733	IV SK 12
Sebastiano Veniero	„	85	„	„	„	713	IV SK 12, III SK 3,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75 S	.	.	.	2	560	12 200	22,3	13200	257	
50 S	.	.	.	"	430	6 842	19,2	.	"	
"	.	.	.	"	"	6 500	19	.	"	
"	.	.	.	"	"	7 585	18,8	.	"	
"	.	.	.	"	"	7 680	18,2	.	"	
"	.	.	.	"	500	6 500	17,9	4000	"	
"	.	.	.	"	"	4 260	17,2	.	"	
"	.	.	.	"	480	7 000	20	.	"	
.	.	.	.	1	180	340	.	.	74	
.	.	.	.	"	132	936	10	.	229	
.	.	.	.	"	460	3 782	16	.	203	
.	.	.	.	"	320	1 450	13,5	6000	135	
.	.	.	.	"	420	1 700	15,1	.	"	
.	.	.	.	Rad	320	1 797	15	.	104	
.	.	.	.	1	197	1 043	12	.	131	
.	.	.	.	"	206	1 110	"	.	"	
.	.	.	.	"	200	1 100	"	.	"	
.	.	.	.	Rad	38	340	.	.	57	
.	.	.	.	1	140	466	11	.	46	
.	.	.	.	"	38	212	9,4	.	37	
.	.	.	.	"	"	294	.	.	"	
.	.	.	.	"	30	272	10,2	.	38	
.	.	.	.	"	200	1 827	.	.	80	
.	.	.	.	"	"	1 704	.	.	"	
.	.	.	.	"	150	1 087	13,6	.	103	
.	.	.	.	"	"	1 160	"	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Miseno	Nave sussidiaria IV cl	86	42,3	7,6	3,4	554	II SK 12
Palinuro . .	=	=	=	=	=	=	=
Archimede . .	=	87	70	8	3,8	966	IV SK 12, II SK 5,7
Galileo Galilei	=	=	=	=	=	=	=
Castore . . .	=	89	35,1	11,3	2,3	530	I 40
Polluce . . .	=	=	=	=	=	=	=
Torpedoschiffe und Fahrzeuge.							
Tripoli . . .	Nave da battaglia VI cl	86	70	7,9	3,8	848	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, V TL
Goito	=	87	=	=	=	857	IV SK 5,7, II SK 3,7, III M, V TL
Montebello . .	=	88	=	=	=	814	VI SK 5,7, V SK 3,7, IV TL
Monzambano	=	=	=	=	3,9	870	=
Partenope . .	=	90	=	8,2	3,3	834	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, V TL
Confienza . .	=	=	=	8,1	3,0	768	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, IV TL
Aretusa	=	91	=	8,2	3,4	846	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, VI TL
Euridice . . .	=	=	=	=	3,5	919	=
Iride	=	=	=	=	3,6	946	=
Minerva . . .	=	=	=	=	3,4	846	=
Urania	=	=	=	=	=	=	=
Calatafimi . .	=	93	=	=	=	=	=
Caprera . . .	=	94	=	=	=	=	II SK 12, IV SK 5,7, II SK 3,7, V TL
Agordat . . .	=	i B	87,6	9,3	3,7	1313	IV SK 12, VIII SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Coatit	=	=	=	=	=	=	=
N	=	=	92,7	9,7	=	1516	IV SK 12, VIII SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Folgore . . .	Nave da battaglia VII cl	86	56,7	6,3	2,3	370	II SK 5,7, IV SK 3,7, III TL
Saetta	=	87	=	=	2,4	401	II SK 5,7, IV SK 3,7, II TL
Fulmine . . .	Cacciatorpediniera	98	61	6,4	2,3	298	V SK 5,7, III TL
Freccia . . .	=	i B	60	6,5	1,8	320	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	52	407	10	.	46	
.	.	.	.	=	=	423	10	.	=	
.	.	.	.	=	220	1410	15	.	109	
.	.	.	.	=	=	1384	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	364	8	.	40	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	3	130	2543	20	.	111	Castellamare
.	.	.	.	=	=	3390	20,5	.	=	=
.	.	.	.	=	100	3150	18,5	.	=	Spezia
.	.	.	.	=	=	2500	17,2	.	=	=
.	.	.	.	2	=	4157	18,6	.	=	Castellamare
.	.	.	.	=	168	1887	17,2	.	=	Spezia
25 S	.	.	.	=	120	4422	20,7	.	=	Livorno
40 S	.	.	.	=	=	4162	19,8	1800	=	Castellamare
=	.	.	.	=	=	4242	20	=	=	=
=	.	.	.	=	=	3884	19	.	=	Sestri Ponente
=	.	.	.	=	=	4397	19,1	.	=	=
=	.	.	.	=	=	4033	20	.	=	Castellamare
.	.	.	.	=	=	4000	20,1	.	=	Livorno
20 S	.	.	.	=	160	7500	23	.	150	Castellamare
=	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	12500	25	=	.	=
.	.	.	.	=	90	2130	20,5	1500	45	=
.	.	.	.	=	=	=	17,5	=	58	=
.	.	.	.	=	60 flüssig	4800	28	.	39	Sestri Ponente
.	.	.	.	.	28	6000	30	.	.	Elbing

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Lampo	Cacciatorpediniera	99	60,0	6,5	1,8	320	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Dardo	=	i B	=	=	=	=	=
Strale	=	=	=	=	=	=	=
Ostro	=	=	=	=	=	=	=
Euro	=	=	=	=	=	=	=
Nembo	=	=	63,4	5,9	2,1	330	=
Turbine . . .	=	=	=	=	=	=	=
Aquilone . . .	=	=	=	=	=	=	=
Borea	=	=	=	=	=	=	=
Torpedoboote.							
Avvoltoio . .	Torpediniere I cl	88	46,5	5,1	1,7	139	II SK 3,7, III TL
Aquila	=	89	=	=	=	=	=
Falco	=	=	=	=	=	=	=
Nibbio	=	=	=	=	=	=	=
Sparviero . .	=	=	=	=	=	=	=
Condore . . .	=	98	47	5,6	1,6	136	II SK 3,7, II TL
Pellicano . .	=	99	47,7	5,7	1,8	151	=
Typ Yarrow 2 Stück Nr. 76 und 77	Torpediniere II cl	87	41,2	4,3	1,3	110	II SK 3,7, IV TL
2 Stück Nr. 78 und 79	=	94	=	=	=	=	II SK 3,7, III TL
Typ Schichau 90 Stück Nr. 60 bis 75 u. 80 bis 153	=	87 bis 94	39	4,8	1,5	79	II SK 3,7, II oder III TL
Typ Yarrow 2 Stück Nr. 22 und 25	Torpediniere III cl	82 bis 85	30,5	3,8	1,3	40	I M, II TL
Typ Thornycroft 2 Stück Nr. 23 u. 24	=	=	29,2	3,3	1,0	35	=
34 Stück Nr. 26 bis 59	=	=	31	3,6	1,1	39 bis 44	=
1 T	Torpediniere IV cl	78	24,3	3,1	0,8	25,5	II TL
2 Y	=	80	26,2	3,3	0,9	=	=
11 T.	=	83	23,4	3	1,0	31	=
6 T und 18 T	=	=	19,2	2,3	0,8	10	=

13 Torpedobarkassen Nr. I bis IV, VI, VIII bis XIII, XV, XVI, 8 bis 14 t Dpl

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	28	6000	30	.	.	Elbing
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	Neapel
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	2	40	2180	26	4000	24	Elbing
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	16	2400	=	.	14	Sestri Ponente
.	.	.	.	=	24	2700	25	.	=	=
.	.	.	.	=	=	1600	24	.	17	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Venedig
.	.	.	.	1	17	1000	22	.	=	Neapel, Genua, Sestri Ponente, Sampierdarena, Elbing
.	.	.	.	=	7	620	.	.	11	England
.	.	.	.	=	=	470	.	.	=	=
.	.	.	.	=	=	430	.	.	.	England, Livorno, Neapel, Sestri Ponente
.	.	.	.	=	.	.	.	.	10	England
.	.	.	.	=	.	420	.	.	=	=
.	.	.	.	=	0,7	250	18	.	=	Livorno
.	.	.	.	=	=	170	17	.	=	England

1 Schraube, 10 Mann Bes, II TL, in England geb.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Unterwasserboote.							
Pullino . . .	Sotto-	93	.	.	.	.	.
Delfino . . .	marino	95	24	2,9	2,6	95/107*	II TL
Audace . . .	"	i B	.	.	.	.	.
Spezialschiffe.							
Transportschiffe.							
Conte Cavour	Nave sussidiaria III cl	55	73,3	10,8	4,9	1800	II SK 7,5, II SK 5,7
Europa . . .	" III cl	65	77,4	9,6	3,4	1100	II SK 5,7
Garigliano . .	" IV cl	82	56,7	8,6	3	935	"
Volta	" II cl	83	82,4	9,7	5,0	2520	V SK 5,7
Trinacria . .	" I cl	84	134,7	15,6	7,7	9207	II SK 7,5, IV SK 5,7
Eridano . . .	" I cl	85	87,6	12,1	6,3	4233	II SK 5,7, II SK 3,7
Hochseeschlepper.							
Atlante	Nave sussidiaria IV cl	92	50,9	8,2	3,4	776	II SK 5,7
Ercole	" IV cl	"	"	"	"	"	"
Kabelleger.							
Città di Milano	Nave sussidiaria III cl	87	70,2	9,8	5,2	2123	II SK 5,7, II SK 3,7
Vermessungsschiff.							
Scilla	Nave sussidiaria III cl	74	57,7	8,7	3,9	1076	II SK 5,7
Cisternenschiffe.							
Pagano . . .	Nave sussidiaria IV cl	77	38	6,6	2,7	390	II SK 3,7
Verde	" IV cl	"	"	"	"	"	"
Tevere	" IV cl	97	52,4	8	3,5	960	II SK 5,7
Bormida . . .	" IV cl	i B	.	.	.	.	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	Spezia * Die verschiedenen Angaben beziehen sich auf die Fahrt unter u. über Wasser
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Angeblich noch ein viertes Boot vorhanden, ein fünftes im Bau
.	.	.	.	1	394	620	9	.	111	
.	.	.	.	1	128	410	10	.	96	
.	.	.	.	1	120	550	.	.	50	
.	.	.	.	1	460	2500	15	.	122	
.	.	.	.	1	.	6120	17,5	.	259	
.	.	.	.	1	400	1000	.	.	148	
.	.	.	.	1	150	1830	.	.	64	
.	.	.	.	=	=	1700	.	.	=	
.	.	.	.	1	300	900	16	.	74	
.	.	.	.	1	140	804	.	.	111	
.	.	.	.	1	55	154	7,5	.	34	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	120	550	12	.	60	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Außerdem **Navi d'uso locale**: Schulschiffe: Fregatte „Vittorio Emanuele" 3123 t Dpl, VI SK 12, IV SK 7,5, II SK 5,7; Segelschooner „Capraia", 236 t Dpl, unarmirt. — Alte Kanonenboote: „Guardiano", „Sentinella", 259 t Dpl, I 15, „Gorgona", „Marittimo", „Tino", „Tremiti", 32 t Dpl, II SK 3,7. — Lagunen-Kanonenboote: Nr. 1 bis 5, 88 t Dpl, I SK 7,5. — Raddampfer: „Baleno", „Laguna", „Luni", „Rondine", II SK 3,7. — Schleppdampfer: Nr. 1 bis 24, Nr. 1 I SK 7,5, Nr. 11 I SK 3,7, die übrigen unarmirt. — Wassertender: „Adige", „Arno", „Bisagno", „Brenta", „Dora", „Giglio", „Liri", „Mincio", „Po", „Polcevera", „Sarno", „Sebeto", „Sile", „Tanaro", „Ticino", „Tronto". — Bagger: „Viterbo", „Malaussena", Nr. 2 bis 5, 7, 10, 11. — Munitionsschiff „Palestro" 6167 t Dpl, unarmirt. — Ausrangirte Schiffe (unarmirt): Spezia: Kanonenboot „Audace", Depot für Schießbaumwolle; Brigg „Daino", Munitionsschiff; Transportschiff „Dora", Schwimmende Kaserne; Fregatte „Maria Adelaide", Schiffsjungenschulschiff; Minenfahrzeug „Vulcano", Schwimmende Küche; Aviso „Messagiero", Depot für Schießbaumwolle. — Maddalena: Korvette „Governolo", Kohlenhulk. — Neapel: Korvette „Ettore Fieramosca", Schiffsjungenschulschiff für Spezialisten; Aviso „Sirena", Wachtschiff. — Tarent: Transportschiffe „Città di Genova", Kasernenschiff; „Anthion", werthlos; „Città di Napoli", Torpedowerkstatt; Panzerschiff „Principe Amedeo", Depot für Schießbaumwolle. — Venedig: Aviso „Esploratore", Kasernenschiff; Kanonenboot „Varese", Schiffsjungenschulschiff für Spezialisten; Lagunenkanonenboote 1 bis 5, 88 t Dpl, Besatzung 13, I 7,5.

Japan.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
*Fuji	Schlachtschiff 1. Kl.	96	114,0	22,5	8,0	12 649	IV 30,5, X SK 15, XXIV SK 4,7, V TL (IV ▼)
Yashima . . .	„	„	„	„	„	12 517	„
*Shikishima .	„	98	122,0	22,9	8,3	14 850	IV 30,5, XIV SK 15, XX SK 7,6, XII SK 4,7, V TL (IV ▼)
Asahi.	„	99	129,5	23,0	„	15 200	„ nur IV TL ▼
Hatsuse. . . .	„	„	„	„	„	15 000	IV SK 30,5, XIV SK 15, XX SK 7,6, XII SK 4,7, IV TL ▼
Mikasa	„	i B	„	„	„	„	„

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Chin Yen . .	Schlachtschiff 2. Kl.	82	91,0	18,3	6,0	7 335	IV 30,5, IV 20, VIII SK 8,8, II SK 4,7, II M, III TL

Name	Gattung	Dampfer-Gesellschaft	Dpl	Schrauben	Geschwindigkeit	Armirung
Hülfskreuzer.						
Nord America	Kreuzer	La Veloce	7600	1	18	II SK 5,7, IV M
Duca di Galliera . .	"	"	.	"	.	"
Duchessa di Genova .	"	"	.	"	.	"
Regina Margherita .	"	Navigazione Generale Italiana	6980	.	.	"
Elettrico	Aviso	"	2500	1	.	"
Candia	"	"	.	"	.	"
Malta	"	"	.	"	.	"

„Navigazione Generale Italiana" soll 3 Dampfer („Sirio", 4141 t, „Perseo", 4158 t, „Orione", 4161 t), „Veloce" 4 von 7000 t und 18 Knoten Fahrt bauen.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
63	457 S	152	355	2	700	14 100	18,5	7000	600	
"	"	"	"	"	"	14 075	19,2	"	"	
127	229 S	152	355	"	"	15 000	19,0	5000	741	
"	"	"	"	"	"	"	18,0	"	"	
"	"	"	"	"	"	14 500	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	•	"	
75 T	355 C	.	305 C	2	600	6 200	14,5	5000	380	Von China im Kriege erobert

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Panzerkanonenboote.							
Formidabile .	Nave sussidiaria	61	63	14,4	5,4	2660	VI SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, V SK 3,7, XI M
Terribile . . .		„	„	„	5,6	2852	VI SK 12, IV SK 5,7, II TL
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
Marco Polo	Nave da battaglia III cl	92	99,7	14,7	5,9	4583	VI SK 15, X SK 12, I SK 5,7, VIII SK 4,7, IV SK 3,7, II M, V TL
Vettor Pisani	Nave da battaglia II cl	95	99	18	7,0	6500	XII SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
Carlo Alberto		96	„	„	„	„	XII SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, X SK 3,7, II M, IV TL
Giuseppe Garibaldi	„	99	104,9	18,2	7,1	7411	I 25,4, II SK 20, XIV SK 15, X SK 7,6, VI SK 4,7, II M, IV TL
Varese	„	„	„	„	„	„	„
Amalfi	„	proj	.	.	.	8000	VIII SK 20, VIII SK 15, ? kl. SK u. M
Genova . . .	„	„	.	.	.	„	„
Pisa	„	„	.	.	.	„	„
Venezia . . .	„	„	.	.	.	„	„
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Flavio Gioia	Nave sussidiaria II cl	81	78	12,8	5,8	3064	IV SK 12, IV SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, II TL
Amerigo Vespucci		82	„	„	5,7	2705	„
Savoia. . . .	„	83	84	„	5,4	2850	nur gering armirt
Giovanni Bausan	Nave da battaglia IV cl	„	84,1	12,9	6	3330	II 25, VI SK 15, IV SK 5,7, II SK 3,7, XII M, III TL
Etna		85	86,4	13,2	5,8	3530	II 25, VI SK 15, V SK 5,7, IV SK 3,7, VI M, IV TL
Stromboli . .	„	86	„	„	6,3	3898	„
Vesuvio . . .	„	„	„	„	5,7	3427	„
Fieramosca .	„	88	88,4	„	„	3595	„ (nur III TL)
Dogali	Nave da battaglia V cl	87	76,3	11,3	4,4	2088	VI SK 15, IX SK 5,7, II SK 3,7, I M, IV TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	120	120	.	1	310	1 080	12	.	270	
	E									
.	120	120	.	=	=	1 100	11	.	=	
	E									
50	100	100	.	2	600	1 000	19	.	315	
	S									
37	150	150	.	=	=	13 000	20	6000	445	
	S									
=	=	=	.	=	=	13 220	19,5	=	=	
40	150	150	150	=	700	13 500	20	9300	451	
	S									
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
.	225 S	.	.	=	.	19 000	23,0	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	=	.	.	=	.	=	=	.	.	
38 S	.	.	.	1	500	4 160	15,5	.	265	
=	.	.	.	=	=	3 340	13,5	.	=	
25 S	.	.	.	=	600	=	14,5	.	225	
50 S	.	.	.	2	=	5 850	17,5	5000	276	
=	.	.	.	=	640	6 988	17,9	=	315	
=	.	.	.	=	600	6 133	=	=	=	
=	.	.	.	=	=	6 480	17,8	=	=	
=	.	.	.	=	450	7 468	17,5	2500	=	
=	.	.	.	=	430	7 295	19,7	4000	257	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
*Piemonte . .	Nave da battaglia V cl	87	92,7	11,6	4,8	2639	VI SK 15, VI SK 12, X SK 5,7, VI SK 3,7, II M, IV TL
Lombardia . .	„	89	80	12	„	2389	IV SK 15, VI SK 12, VI SK 5,7, VIII SK 3,7, I M, II TL
Umbria . . .	„	91	„	„	4,7	2281	„
Etruria. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Liguria. . . .	„	93	„	„	„	„	„
Elba	„	„	83,2	12,7	4,9	2732	„
Calabria . . .	„	94	76	12,8	5	2467	IV SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, VIII SK 3,7, II M, II TL
Puglia	„	98	83,2	12,4	4,7	2538	IV SK 15, VI SK 12, VIII SK 5,7, VI SK 3,7, II M, II TL

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Washington .	Nave sussidiaria III cl	61	62,1	8,7	3,6	1058	II SK 5,7, II SK 3,7
Caracciolo . .	„	69	64,6	11	5,1	1661	II SK 7,5, IV M
Cristoforo Colombo	„ IIcl	75	75,7	11,3	5,2	2316	VI SK 12, II SK 5,7, IV SK 3,7
Rapido	„ IIIcl	76	78,2	9,3	4	1523	V SK 5,7, I TL
Staffetta . . .	„	„	77,1	9,4	3,8	1388	IV SK 12, IV SK 7,5, I TL
Messagiero . .	„	86	72	9,1	3,2	1021	IV SK 5,7
Curtatone . .	„	87	54,1	10	4,2	1156	IV SK 12, IV SK 5,7
Volturno . .	„	„	54	„	4,4	1174	„
Governolo . .	„	93	56,4	10,1	4,2	1256	„

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Sesia.	Nave sussidiaria IV cl	59	50	6,8	2,4	462	II SK 7,5
Vedetta . . .	„	66	56,3	8,2	3,6	828	IV SK 12
Mestre	„	74	33,2	6,5	3,1	272	II SK 7,5
Murano . . .	„	„	„	„	3,2	291	„
Chioggia . . .	„	77	41,1	6,8	3,5	523	II SK 5,7
Agostino Barbarigo	„	79	66	7,4	3,2	624	V SK 5,7
Marc Antonio Colonna	„	80	„	„	3,3	656	„
Andrea Provana	„	84	51,5	8,0	3,4	733	IV SK 12
Sebastiano Veniero	„	85	„	„	„	713	IV SK 12, III SK 3,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
75 S	.	.	.	2	560	12 200	22,3	13200	257	
50 S	.	.	.	⸗	430	6 842	19,2	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	6 500	19	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	7 585	18,8	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	7 680	18,2	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	500	6 500	17,9	4000	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	4 260	17,2	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	480	7 000	20	.	⸗	
.	.	.	.	1	180	340	.	.	74	
.	.	.	.	⸗	132	936	10	.	229	
.	.	.	.	⸗	460	3 782	16	.	203	
.	.	.	.	⸗	320	1 450	13,5	6000	135	
.	.	.	.	⸗	420	1 700	15,1	.	⸗	
.	.	.	.	Rad	320	1 797	15	.	104	
.	.	.	.	1	197	1 043	12	.	131	
.	.	.	.	⸗	206	1 110	⸗	.	⸗	
.	.	.	.	⸗	200	1 100	⸗	.	⸗	
.	.	.	.	Rad	38	340	.	.	57	
.	.	.	.	1	140	466	11	.	46	
.	.	.	.	⸗	38	212	9,4	.	37	
.	.	.	.	⸗	⸗	294	.	.	⸗	
.	.	.	.	⸗	30	272	10,2	.	38	
.	.	.	.	⸗	200	1 827	.	.	80	
.	.	.	.	⸗	⸗	1 704	.	.	⸗	
.	.	.	.	⸗	150	1 087	13,6	.	103	
.	.	.	.	⸗	⸗	1 160	⸗	.	⸗	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Miseno	Nave sussidiaria IV cl	86	42,3	7,6	3,4	554	II SK 12
Palinuro . .	„	„	„	„	„	„	„
Archimede . .	„	87	70	8	3,8	966	IV SK 12, II SK 5,7
Galileo Galilei	„	„	„	„	„	„	„
Castore . . .	„	89	35,1	11,3	2,3	530	I 40
Polluce . . .	„	„	„	„	„	„	„

Torpedoschiffe und Fahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tripoli . . .	Nave da battaglia VI cl	86	70	7,9	3,8	848	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, V TL
Goito	„	87	„	„	„	857	IV SK 5,7, II SK 3,7, III M, V TL
Montebello . .	„	88	„	„	„	814	VI SK 5,7, V SK 3,7, IV TL
Monzambano	„	„	„	„	3,9	870	„
Partenope . .	„	90	„	8,2	3,3	834	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, V TL
Confienza . .	„	„	„	8,1	3,0	768	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, IV TL
Aretusa	„	91	„	8,2	3,4	846	I SK 12, VI SK 5,7, III SK 3,7, VI TL
Euridice . . .	„	„	„	„	3,5	919	„
Iride	„	„	„	„	3,6	946	„
Minerva . . .	„	„	„	„	3,4	846	„
Urania	„	„	„	„	„	„	„
Calatafimi . .	„	93	„	„	„	„	„
Caprera . . .	„	94	„	„	„	„	II SK 12, IV SK 5,7, II SK 3,7, V TL
Agordat . . .	„	i B	87,6	9,3	3,7	1313	IV SK 12, VIII SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Coatit	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	92,7	9,7	„	1516	IV SK 12, VIII SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Folgore . . .	Nave da battaglia VII cl	86	56,7	6,3	2,3	370	II SK 5,7, IV SK 3,7, III TL
Saetta	„	87	„	„	2,4	401	II SK 5,7, IV SK 3,7, II TL
Fulmine . . .	Caccia-torpediniera	98	61	6,4	2,3	298	V SK 5,7, III TL
Freccia . . .	„	i B	60	6,5	1,8	320	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	52	407	10	.	46	
.	.	.	.	"	"	423	10	.	"	
.	.	.	.	"	220	1410	15	.	109	
.	.	.	.	"	"	1384	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	364	8	.	40	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	3	130	2543	20	.	111	Castellamare
.	.	.	.	"	"	3390	20,5	.	"	"
.	.	.	.	"	100	3150	18,5	.	"	Spezia
.	.	.	.	"	"	2500	17,2	.	"	"
.	.	.	.	2	"	4157	18,6	.	"	Castellamare
.	.	.	.	"	168	1887	17,2	.	"	Spezia
25 S	.	.	.	"	120	4422	20,7	.	"	Livorno
40 S	.	.	.	"	"	4162	19,8	1800	"	Castellamare
"	.	.	.	"	"	4242	20	"	"	"
"	.	.	.	"	"	3884	19	.	"	Sestri Ponente
"	.	.	.	"	"	4397	19,1	.	"	"
"	.	.	.	"	"	4033	20	.	"	Castellamare
.	.	.	.	"	"	4000	20,1	.	"	Livorno
20 S	.	.	.	"	160	7500	23	.	150	Castellamare
"	.	.	.	"	"	"	"	.	"	"
.	.	.	.	"	"	12500	25	"	.	"
.	.	.	.	"	90	2130	20,5	1500	45	"
.	.	.	.	"	"	"	17,5	"	58	"
.	.	.	.	"	60 flüssig	4800	28	.	39	Sestri Ponente
.	.	.	.	.	28	6000	30	.	.	Elbing

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Lampo	Caccia-torpediniera	99	60,0	6,5	1,8	320	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Dardo	„	i B	„	„	„	„	„
Strale	„	„	„	„	„	„	„
Ostro	„	„	„	„	„	„	„
Euro	„	„	„	„	„	„	„
Nembo	„	„	63,4	5,9	2,1	330	„
Turbine . . .	„	„	„	„	„	„	„
Aquilone . . .	„	„	„	„	„	„	„
Borea	„	„	„	„	„	„	„
Torpedoboote.							
Avvoltoio . .	Torpediniere I cl	88	46,5	5,1	1,7	139	II SK 3,7, III TL
Aquila	„	89	„	„	„	„	„
Falco	„	„	„	„	„	„	„
Nibbio	„	„	„	„	„	„	„
Sparviero . .	„	„	„	„	„	„	„
Condore . . .	„	98	47	5,6	1,6	136	II SK 3,7, II TL
Pellicano . .	„	99	47,7	5,7	1,8	151	„
Typ Yarrow 2 Stück Nr. 76 und 77	Torpediniere II cl	87	41,2	4,3	1,3	110	II SK 3,7, IV TL
2 Stück Nr. 78 und 79	„	94	„	„	„	„	II SK 3,7, III TL
Typ Schichau 90 Stück Nr. 60 bis 75 u. 80 bis 153	„	87 bis 94	39	4,8	1,5	79	II SK 3,7, II oder III TL
Typ Yarrow 2 Stück Nr. 22 und 25	Torpediniere III cl	82 bis 85	30,5	3,8	1,3	40	I M, II TL
Typ Thornycroft 2 Stück Nr. 23 u. 24	„	„	29,2	3,3	1,0	35	„
34 Stück Nr. 26 bis 59	„	„	31	3,6	1,1	39 bis 44	„
1 T	Torpediniere IV cl	78	24,3	3,1	0,8	25,5	II TL
2 Y		80	26,2	3,3	0,9	„	„
11 T.	„	83	23,4	3	1,0	31	„
6 T und 18 T	„	„	19,2	2,3	0,8	10	„

13 Torpedobarkassen Nr. I bis IV, VI, VIII bis XIII, XV, XVI, 8 bis 14 t Dpl

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	28	6000	30	.	.	Elbing
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	Neapel
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	2	40	2180	26	4000	24	Elbing
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	16	2400	=	.	14	Sestri Ponente
.	.	.	.	=	24	2700	25	.	=	=
.	.	.	.	=	=	1600	24	.	17	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	Venedig
.	.	.	.	1	17	1000	22	.	=	Neapel, Genua, Sestri Ponente, Sampierdarena, Elbing
.	.	.	.	=	7	620	.	.	11	England
.	.	.	.	=	=	470	.	.	=	=
.	.	.	.	=	=	430	.	.	.	England, Livorno, Neapel, Sestri Ponente
.	.	.	.	=	.	.	.	.	10	England
.	.	.	.	=	.	420	.	.	=	=
.	.	.	.	=	0,7	250	18	.	=	Livorno
.	.	.	.	=	=	170	17	.	=	England

1 Schraube, 10 Mann Bes, II TL, in England geb.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Unterwasserboote.							
Pullino . . .	Sottomarino	93	.	.	.	.	.
Delfino . . .		95	24	2,9	2,6	95/107 *	II TL
Audace . . .	"	i B	.	.	.	.	.
Spezialschiffe.							
Transportschiffe.							
Conte Cavour	Nave sussidiaria III cl	55	73,3	10,8	4,9	1800	II SK 7,5, II SK 5,7
Europa . . .	" III cl	65	77,4	9,6	3,4	1100	II SK 5,7
Garigliano . .	" IV cl	82	56,7	8,6	3	935	"
Volta	" II cl	83	82,4	9,7	5,0	2520	V SK 5,7
Trinacria . .	" I cl	84	134,7	15,6	7,7	9207	II SK 7,5, IV SK 5,7
Eridano . . .	" I cl	85	87,6	12,1	6,3	4233	II SK 5,7, II SK 3,7
Hochseeschlepper.							
Atlante	Nave sussidiaria IV cl	92	50,9	8,2	3,4	776	II SK 5,7
Ercole	" IV cl	"	"	"	"	"	"
Kabelleger.							
Città di Milano	Nave sussidiaria III cl	87	70,2	9,8	5,2	2123	II SK 5,7, II SK 3,7
Vermessungsschiff.							
Scilla	Nave sussidiaria III cl	74	57,7	8,7	3,9	1076	II SK 5,7
Cisternenschiffe.							
Pagano . . .	Nave sussidiaria IV cl	77	38	6,6	2,7	390	II SK 3,7
Verde	" IV cl	"	"	"	"	"	"
Tevere	" IV cl	97	52,4	8	3,5	960	II SK 5,7
Bormida . . .	" IV cl	i B	.	.	.	.	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	
.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	Spezia * Die verschiedenen Angaben beziehen sich auf die Fahrt unter u. über Wasser
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Angeblich noch ein viertes Boot vorhanden, ein fünftes im Bau
.	.	.	.	1	394	620	9	.	111	
.	.	.	.	1	128	410	10	.	96	
.	.	.	.	1	120	550	.	.	50	
.	.	.	.	1	460	2500	15	.	122	
.	.	.	.	1	.	6120	17,5	.	259	
.	.	.	.	1	400	1000	.	.	148	
.	.	.	.	1	150	1830	.	.	64	
.	.	.	.	"	"	1700	.	.	"	
.	.	.	.	1	300	900	16	.	74	
.	.	.	.	1	140	804	.	.	111	
.	.	.	.	1	55	154	7,5	.	34	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	.	120	550	12	.	60	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Außerdem **Navi d'uso locale:** Schulschiffe: Fregatte „Vittorio Emanuele“ 3123 t Dpl, VI SK 12, IV SK 7,5, II SK 5,7; Segelschooner „Capraia“, 236 t Dpl, unarmirt. — Alte Kanonenboote: „Guardiano“, „Sentinella“, 259 t Dpl, I 15, „Gorgona“, „Marittimo“, „Tino“, „Tremiti“, 32 t Dpl, II SK 3,7. — Lagunen-Kanonenboote: Nr. 1 bis 5, 88 t Dpl, I SK 7,5. — Raddampfer: „Baleno“, „Laguna“, „Luni“, „Rondine“, II SK 3,7. — Schleppdampfer: Nr. 1 bis 24, Nr. 1 I SK 7,5, Nr. 11 I SK 3,7, die übrigen unarmirt. — Wassertender: „Adige“, „Arno“, „Bisagno“, „Brenta“, „Dora“, „Giglio“, „Liri“, „Mincio“, „Po“, „Polcevera“, „Sarno“, „Sebeto“, „Sile“, „Tanaro“, „Ticino“, „Tronto“. — Bagger: „Viterbo“, „Malausseno“, Nr. 2 bis 5, 7, 10, 11. — Munitionsschiff „Palestro“ 6167 t Dpl, unarmirt. — Ausrangirte Schiffe (unarmirt): Spezia: Kanonenboot „Audace“, Depot für Schießbaumwolle; Brigg „Daino“, Munitionsschiff; Transportschiff „Dora“, Schwimmende Kaserne; Fregatte „Maria Adelaide“, Schiffsjungenschulschiff; Minenfahrzeug „Vulcano“, Schwimmende Küche; Aviso „Messagiero“, Depot für Schießbaumwolle. — Maddalena: Korvette „Governolo“, Kohlenhulk. — Neapel: Korvette „Ettore Fieramosca“, Schiffsjungenschulschiff für Spezialisten; Aviso „Sirena“, Wachtschiff. — Tarent: Transportschiffe „Città di Genova“, Kasernenschiff; „Anthion“, werthlos; „Città di Napoli“, Torpedowerkstatt; Panzerschiff „Principe Amedeo“, Depot für Schießbaumwolle. — Venedig: Aviso „Esploratore“, Kasernenschiff; Kanonenboot „Varese“, Schiffsjungenschulschiff für Spezialisten; Lagunenkanonenboote 1 bis 5, 88 t Dpl, Besatzung 13, I 7,5.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Japan.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Fuji	Schlachtschiff 1. Kl.	96	114,0	22,5	8,0	12 649	IV 30,5, X SK 15, XXIV SK 4,7, V TL (IV ✠)
Yashima . . .	-	:	:	:	:	12 517	:
*Shikishima .	-	98	122,0	22,9	8,3	14 850	IV 30,5, XIV SK 15, XX SK 7,6, XII SK 4,7, V TL (IV ✠)
Asahi	-	99	129,5	23,0	:	15 200	: nur IV TL ✠
Hatsuse	-		:	:	:	15 000	IV SK 30,5, XIV SK 15, XX SK 7,6, XII SK 4,7, IV TL ✠
Mikasa	:	i B	:	:	:	:	:

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Chin Yen . .	Schlachtschiff 2. Kl.	82	91,0	18,3	6,0	7 335	IV 30,5, IV 20, VIII SK 8,8, II SK 4,7, II M, III TL

Name	Gattung	Dampfer-Gesellschaft	Dpl	Schrauben	Geschwindigkeit	Armirung
Hülfskreuzer.						
Nord America	Kreuzer	La Veloce	7600	1	18	II SK 5,7, IV M
Duca di Galliera . .	=	=	.	=	.	=
Duchessa di Genova .	=	=	.	=	.	=
Regina Margherita .	=	Navigazione Generale Italiana	6980	.	.	=
Elettrico	Aviso	=	2500	1	.	=
Candia	=	=	.	=	.	=
Malta	=	=	.	=	.	=

„Navigazione Generale Italiana" soll 3 Dampfer („Sirio", 4141 t, „Perseo", 4158 t, „Orione", 4161 t), „Veloce" 4 von 7000 t und 18 Knoten Fahrt bauen.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
63	457	152 S	355	2	700	14 100	18,5	7000	600	
=	=	=	=	=	=	14 075	19,2	=	=	
127	229	152 S	355	=	=	15 000	19,0	5000	741	
=	=	=	=	=	=	=	18,0	=	=	
=	=	=	=	=	=	14 500	=	=	=	
=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	
75 S	355 C	.	305 C	2	600	6 200	14,5	5000	380	Von China im Kriege erobert

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Küstenpanzerschiffe.							
Fuso	Schlachtschiff 2. Kl.	77 98	67,1	15,0	5,0	3717	IV 24, IV 17, XIV SK 4,7, IV M, II TL
Panzerkanonenboote.							
Hiyei	Küstenvertheidigungsschiff 3. Kl.	77	70,4	12,4	5,3	2248	III 17, VI 15, IV SK 7,6, VI M, II TL
Kongo	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
Hei Yen	Kanonenboot 1. Kl.	90	60,9	12,2	4,9	2067	I 26, II 15, II 12, II SK 4,7, VIII M, IV TL
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
Asama	Kreuzer 1. Kl.	98	124,4	20,4	7,4	9750	IV SK 20, XIV SK 15, XII SK 7,6, VII SK 4,7, V TL (IV ▼)
Tokiwa	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
Idzumo	〃	99	122,0	20,9	〃	〃	IV SK 20, XIV SK 15, XII SK 7,6, VII SK 4,7, IV TL ▼
Yakumo	〃	〃	129,9	19,5	7,2	9850	IV SK 20, XII SK 15, XII SK 7,6, VIII SK 4,7, V TL (IV ▼)
Iwate	〃	i B	122,0	20,9	7,4	9750	IV SK 20, XIV SK 15, XII SK 7,6, VII SK 4,7, IV TL ▼
Adzuma	〃	〃	135,9	18,1	7,6	9436	IV SK 20, XII SK 15, XII SK 7,6, XII SK 4,7, V TL (IV ▼)
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Naniwa	Kreuzer 2. Kl.	85	91,3	14,0	5,6	3700	II 26, VI SK 15, VI SK 4,7, X M, IV TL
Takachiho	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
*Itsukushima	〃	89	91,8	15,6	6,1	4278	I 32, XI SK 12, XVIII SK 4,7, I M, IV TL
Matsushima	〃	90	〃	〃	〃	〃	I 32, XII SK 12, V SK 5,7, XI SK 4,7, VI M
Hashidate	〃	91	〃	〃	〃	〃	wie Itsukushima
Yoshino	〃	92	106,7	14,2	5,2	4150	IV SK 15, VIII SK 12, XXII SK 4,7, V TL
Takasago	〃	97	108,7	14,2	5,2	4300	II SK 20, X SK 10, XII SK 7,6, VI SK 4,7, V TL (I ▼)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	229 C	200	.	2	360	3 500	13,0	4500	345	
.	117 C	.	.	1	340	2 270	13,0	.	286	Schulschiff (Kadetten)
.	⸗	.	.	⸗	⸗	2 035	13,5	.	⸗	⸗
50 S	203	.	203 S	2	.	2 400	10,2	.	204	von China im Kriege erobert
50	178 S	152	152	2	600	19 000	22,1	5000	483	
⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	18 000	21,3	⸗	⸗	
63	178 S	152	152	⸗	⸗	14 500	20,75	⸗	⸗	
76	152 S	152	152	⸗	⸗	15 500	20,0	⸗	⸗	
63	178 S	152	152	⸗	⸗	14 500	20,75	⸗	⸗	
50 S	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	17 000	21,0	⸗	⸗	
76 S	.	.	.	2	350	7 600	18,0	4000	357	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
38 S	.	.	300 S	⸗	400	5 400	16,7	.	360	
⸗	.	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	.	⸗	
⸗	.	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	.	⸗	
114 S	.	.	.	⸗	.	15 968	23,1	.	⸗	
⸗	.	.	.	⸗	.	15 500	24,0	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Kasagi	Kreuzer 2. Kl.	98	122,5	14,9	5,3	4900	II SK 20, X SK 10, XII SK 7,6, VI SK 4,7, V TL (I ↓)
Chitose	„	„	„	„	„	„	„
Idzumi	Kreuzer 3. Kl.	83	82,3	12,8	5,6	2967	II 25,4, VI SK 15, II SK 5,7, VI SK 4,7, III TL
Sai Yen . . .	„	„	71,0	10,5	4,9	2300	II 21, I 15, II SK 4,7, X M, IV TL (II ↓)
*Chiyoda . .	„	90	94,5	12,9	4,3	2450	X SK 12, XIV SK 4,7, III M, III TL
Akitsushima .	„	92	91,7	13,1	5,3	3150	IV SK 15, VI SK 12, VIII SK 4,7, IV M, IV TL
Suma	„	95	93,0	12,0	4,6	2700	II SK 15, VI SK 12, XII SK 4,7, IV M, II TL
Akashi	„	97	90,0	14,7	4,8	2800	„
N	„	proj.	.	.	.	3200	
N	„	„	.	.	.	„	
Ungeschützte Kreuzer.							
Kaimon . . .	Küstenvertheidigungsschiffe 3. Kl.	82	64,3	9,9	5,0	1367	I 17, VI 12, VI M
Tenriu		83	64,7	10,8	5,2	1547	I 17, I 15, IV 12, V M
Tsukushi . . .	Kanonenboot 1. Kl.	„	64,0	9,8	4,4	1372	II 25,4, IV 12, IV M, II TL
Katsuragi . .	Küstenvertheidigungsschiff 3. Kl.	85	61,3	10,7	4,6	1502	II 17, V 12, II SK 4,7, VI M, II TL
Yamato . . .	„	„	„	„	„	„	„
Musashi . . .	„	86	„	„	„	„	„
Takao	„	88	70,5	10,5	4,0	1778	IV SK 15, I SK 12, X M, II TL
Yayeyama . .	Aviso	89	96,9	„	4,1	1609	III SK 12, VIII SK 4,7, II TL
Miyako . . .	„	97	96,0	„	4,0	1800	II SK 12, X SK 4,7, II TL
Kanonenboote.							
Soko	Kanonenboot 2. Kl.	76	47,8	8,6	3,1	572	II 8, I SK 4,7, II M
Amagi	„	77	62,2	9,3	4,0	926	VI 12, II SK 4,7, II M
Banjo	„	78	47,0	7,9	3,9	657	I 15, II 12, II 8, II M
Chin Hoku . .	„	79	38,1	8,8	2,9	490	I B 28, II 8, IV M
Chin Nan . .	„	„	„	„	„	„	„
Chin Sei . .	„	„	„	„	„	„	„
Chin To . . .	„	„	„	„	„	„	„
Chin Pen . .	„	81	„	„	3,0	500	„
Chin Chu . .	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
114 S	.	.	.	2	.	17 000	22,8	.	405	
"	.	.	.	"	.	15 000	22,9	.	"	
25 S	.	.	.	"	400	6 080	18,3	.	300	
76 S	.	.	250 C	"	230	2 800	15,0	.	224	von den Chinesen erobert
38	125 S	.	.	"	420	5 678	19,0	8500	350	
76 S	.	.	.	"	500	8 516	"	.	330	
50 S	.	.	.	"	200	8 000	20,0	4000	.	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	.	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	soll 1903 fertig sein
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	soll 1905 fertig sein
.	.	.	.	1	180	1 125	12,0	.	230	
.	.	.	.	"	256	1 267	"	.	214	
.	.	.	.	2	250	2 887	16,4	.	177	
.	.	.	.	1	110	1 600	13,5	.	231	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	2	300	2 332	15,0	3000	222	
.	.	.	.	"	350	5 630	20,7	5000	217	
.	.	.	.	"	"	6 130	20,0	"	"	
.	.	.	.	1	.	400	8,0	.	79	von den Chinesen erobert
.	.	.	.	"	150	720	11,0	.	159	
.	.	.	.	"	107	650	10,5	.	115	
.	.	.	.	2	60	472	10,2	.	60	desgl.
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	455	10,4	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Maya	Kanonenboot 2. Kl.	86	47,0	8,2	3,0	622	II 15, II SK 4,7, II M
Akagi.	„	87	„	„	„	„	IV 12, VI SK 4,7
Atago	„	„	„	„	„	„	I 21, II SK 4,7, II M
Chiokai. . . .	„	„	„	„	„	„	I 21, I 12, II M
Oshima . . .	„	90	53,5	8,0	2,8	640	IV SK 12, VIII SK 4,7

Torpedoschiffe und Fahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Toyohashi . .	Minentransportdampfer	88	105,0	12,2	.	netto Reg t 1871	II 15, X SK 4,7
Chihaya . . .	Torpedokreuzer	i B	83,0	9,6	3,0	Depl 1250	II SK 12, IV SK 7,6, V TL
Akasaki	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	„	„	„	„	„
N.	Torpedodepotschiff	proj	.	.	.	6750	.
*Tatsuta . . .	Torpedokanonenboot	94	73,2	8,4	2,9	875	II SK 12, IV SK 4,7, V TL
Murakumo . .	Torpedobootszerstörer	98	64,0	5,9	1,7	275	I SK 7,6, V SK 5,7, II TL
Shinonome .	„	„	„	„	„	„	„
Shiranuhi . .	„	99	„	„	„	„	„
Yugiri	„	„	„	„	„	„	„
Kagero	„	„	„	„	„	„	„
Usugumo . .	„	i B	„	„	„	„	„
Akebono . . .	„	98	67,1	6,2	1,5	306	„
Ikazushi . . .	„	„	„	„	„	„	„
Inadsuma . .	„	99	„	„	„	„	„
Niji	„	i B	„	„	„	„	„
Oboro	„	„	„	„	„	„	„
Sazanami . .	„	99	„	„	„	„	„

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Fukuruya . .	Torpedoboot 1. Kl.	86	43,7	5,0	2,1	128	IV M, III TL
Kotaka	„	„	50,3	5,8	2,3	190	IV M, VI TL
Hayabusa . .	„	98	46,0	4,9	1,5	150	III SK 4,7, III TL
Kasasagi . . .	„	„	„	„	„	„	„
Monazuru . .	„	„	„	„	„	„	„
Chidori. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Shirataka . .	„	„	„	„	1,4	125	„
9 Stück . . .	„	i B	46,4	4,6	.	130	„
8 Stück . . .	„	proj	.	.	.	„	„

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	72	700	12,0	.	104	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	140	1217	15,0	.	130	
.	.	.	.	.	.	nom. 400	13,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	6000	21,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	20,0	.	.	
.	.	.	.	2	90	5069	21,0	.	107	Armstrong
.	.	.	.	=	=	5900	30,5	.	78	Thornycroft
.	.	.	.	=	=	5400	30,0	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	30,2	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	30,0	.	=	
.	.	.	.	=	100	6000	31,2	.	=	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	31,3	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	31,0	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	31,4	.	=	
.	.	.	.	1	.	1600	23,0	3500	.	Schichau. Von den Chinesen erobert
.	.	.	.	2	.	=	19,5	.	.	Yarrow
.	.	.	.	=	.	=	26,0	.	.	Normand
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	29,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	1	30	2000	27,0	.	26	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
1 Stück: Nr. 21 . .	Torpedoboote	92	36,0	4,0	2,0	80	I SK 4,7, III TL
1 = Nr. 23 . .	2. Kl.	=	39,0	4,8	1,5	90	=
1 = Nr. 24 . .	=	93	36,0	4,0	2,0	80	=
1 = Nr. 25 . .	=	94	39,0	4,8	1,5	90	=
8 = ...	=	98	=	4,6	1,0	78	=
2 = ...	=	=	37,0	4,0	1,2	86	=
6 = ...	=	i B	39,0	4,8	1,1	82	=
15 = ...	=	= bezw proj	.	.	.	80	=
4 = Nr. 1 bis 4	Torpedoboote	82	29,4	3,8	1,8	40	I M, I TL
2 = Nr. 26 u. 27	3. Kl.	86	33,5	3,9	1,5	65	II M, III TL
9 = Nr. 5 bis 15	=	91 u. 92	35,0	3,0	2,0	54	I SK 4,7, III TL
4 = Nr. 17 bis 20	=	92 u. 93	=	=	=	=	=
3 = ...	=	98	=	=	=	=	.
3 = ...	=	=	=	=	=	=	.
19 = ...	=	proj	.	.	.	=	.
1 = Nr. 28 . .	Torpedoboot 4. Kl.	.	.	.	.	unter 20	.

Schulschiffe.

Panzerkanonenboote (Küsten-Vertheidigungsschiffe) „Hiyei“ und „Kongo“ s. vorn.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Tsukuba	Kadettenschulschiff	51	58,7	10,6	5,5	1980	VIII 16, III 4 ℔, II M
Riujo	Artillerieschulschiff	64	.	.	.	2530	.
Hosho	Kanonenboot 2. Kl. Tender des Riujo	68	.	.	.	320	III 12, IV M
Tateyama	Schiffsjungenschulschiff	80	.	.	.	543	II 7,6
Kanju (Segelschiff) .	=	87	.	.	.	877	II 9,5, II 7,6, II M
Manju (Segelschiff) .	=	=	.	.	.	=	=
Jungei	Torpedoschulschiff	76	.	.	.	1465	II kl Gesch
Dai-iti-Shinten . . .	Tender des Jungei	.	.	.	.	106	.
Dai-ni-Shinten . . .		.	.	.	.	175	.

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Okinawa Maru . . .	Kabeldampfer	96	88,4	12,2	7,3	2278	.
2 Stück	Hospitalschiffe	i B	91,5	11,3	5,8	2400	.

Die Dampfergesellschaften „Nippon Yuson Kabushiki Kaisha“ in Tokio und „Osaka Shosen der Regierung zu halten.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	.	1300	21,0	.	21	Normand
.	.	.	.	1	.	=	=	.	24	Schichau
.	.	.	.	2	.	=	=	.	21	Werft Onohama
.	.	.	.	1	.	=	=	.	24	=
.	.	.	.	=	.	.	26,0	.	15	Schichau
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	Normand
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	Schichau
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	3	600	18,0	.	10	Yarrow
.	.	.	.	=	8	1000	19,5	.	.	Vulcan
.	.	.	.	=	.	500	20,0	.	16	Creusot
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	Werft Onohama
.	.	.	.	=	.	.	21,0	.	=	= Yokosuka
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	= Kure
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	520	8,0	.	333	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	ohne Maschine
.	.	.	.	1	70	214	9,0	.	96	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	} Privatgesellschaften gehörig
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Kabushiki Kaisha" sind im Kriegsfalle verpflichtet, ihre sämmtlichen Schiffe zur Verfügung

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

Johore (unter englischem Protektorat).

Im Besitz des Sultans: 1 Yacht (1897 bis 1898 geb.) 100 t Depl., die gleichzeitig als

Korea.

Schraubendampfer „Chang-Ryong" (78) 536 Brutto Reg. t, „Hairiong" (81) 236 Netto

Liberia.

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Gorronomah.	Kanonenboot	93	30,0	.	.	150	I SK 5,7, I SK 4,7, II Salutgesch.
Rocktown . .	"	96	30,5	6,1	2,1	.	III SK 7,6, I SK 5,7

Marokko.

Kleine Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Beschir-es-Salameh	Torpedo-Kanonenfahrzeug	92	70,0	10,0	.	1200	II 12, IV M, IV TL

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Nour-el-Barh	Kanonenboot	98	46,9	7,0	4,0	450	II Gesch

Spezialschiffe.

Schraubendampfer „Alhassannee" (82) 1164 t Depl., 10 Kn., I Gesch., „Es-Sid-et-Turki"

Mexiko.

Kleine Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Zaragoza . .	Kreuzer	91	65,0	10,0	4,3	1200	II SK 12, II SK 5,7, II M

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Independencia	Kanonenboot	74	38,1	7,3	2,7	425	I B 16, IV 9,7
Libertad . . .	"	"	"	"	"	"	"
Democrata. .	"	75	42,7	7,6	3,4	450	II B 16, II 9,7
Mexico	"	"	"	"	"	"	"
N	Flußkanonenboot	i B	.	.	.	.	.

Außerdem: Transportdampfer „Oaxaca"; Zolldampfer „Campeche" und „Mazatlan"; 493 Netto Reg. t.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
Kanonenboot dienen kann, 1 Yacht von 300 t Depl. mit IV SK und 2 kleinere Yachten.										
Reg. t und „Hyenik" (83) 709 Brutto Reg. t.										
.	.	.	.	.	.	.	12,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	2	.	2500	18,0	6000	.	Yacht, Zoll- und Polizeischiff.
.	.	.	.	2	.	1200	14,5	.	.	
(92) 460 Brutto Reg. t.										
.	.	.	.	1	200	1300	15,3	.	270	Schulschiff.
.	.	.	.	1	60	400	10,0	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	600	=	.	60	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Schraubendampfer „Donato Guerra" (96) 400 Brutto Reg. t; Segelschiff „Yucatan" (85)										

Niederlande.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Prins Hendrik der Nederlanden	Panzerschiff	66	73,2	13,4	5,4	3375	IV B 23, IV 12, IV 7,5, IV SK 3,7, VI M
Evertsen . . .	„	94	86,2	14,3	5,2	3520	III 21, II SK 15, VI 7,5, VIII SK 3,7, III TL
Kortenaer . .	„	„	„	„	„	„	„
Piet Hein . .	„	„	„	„	„	„	„
*Koningin Regentes	„	i B	96,6	15,2	5,7	4950	II 24, IV SK 15, VI SK 7,5, VIII SK 4,7, ? M, III TL (2 V)
N	„	„	„	„	„	„	„
N	„	proj	„	„	„	„	„

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Stier	Panzerschiff	68	62,5	11,6	5	2112	I 28, V SK 3,7, II M
Schorpioen .	„	„	„	„	„	2235	„
Heiligerlee . .	Monitor	„	57	13,4	2,9	1543	I 28, II SK 3,7, II M
Krokodil . . .	„	„	„	„	3,0	1547	„
Bloedhond . .	„	69	55,7	14,1	3,2	1683	„
Cerberus . . .	„	„	„	„	„	„	„
Hyena	„	70	58,6	13,4	2,9	1580	„
Panter	„	„	„	„	„	„	„
Wesp	„	71	„	„	„	„	„
Haai	„	„	„	„	„	„	„
Luipaard . . .	„	76	59,0	„	3,0	1610	„
Draak	„	77	65,1	15	3,7	2234	II 28, II SK 3,7, II M
Matador . . .	„	78	64,0	14,5	3,2	2000	„
*Reinier Claeßen	„	91	70	13,5	4,5	2479	I 21, I 17, IV SK 5, III SK 3,7, II TL
*3 Stück (Typ A)	„	proj	57,0	13	3,1	1500	II 21, IV SK 7,5, IV SK 4,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
16	114	114	276	2	475	2000	11,4	2800	267	
	C							8,5		
50	150	.	300	„	330	4735	16,0	1350	„	
	S							14,5		
„	„	.	„	„	„	4658	„	„	„	
„	„	.	„	„	„	4736	„	„	„	
50	150	.	250	„	680	6000	„	6000	320	
	S									
„	„	.	„	„	„	„	„	„	„	
„	„	.	„	„	„	„	„	„	„	
25	150	.	280	2	200	2257	12,5	600	136	
	C							9		
„	„	.	„	„	250	2225	13,1	720	„	
								10,5		
25	140	.	280	„	150	630	9,2	850	117	
	C							7		
„	„	.	„	„	„	„	9,1	„	„	
„	„	.	„	„	130	680	7,8	800	„	
								6,8		
„	„	.	„	„	100	534	7,0	640	„	
								6,7		
„	„	.	„	„	95	654	„	600	„	
								6,8		
„	„	.	„	„	„	560	„	„	„	
„	„	.	„	„	„	744	8,0	„	„	
„	„	.	„	„	„	672	„	„	„	
„	„	.	„	„	„	680	7,8	„	„	
23	204	.	305	„	125	807	8,4	720	129	
	C							7		
25	140	.	305	„	„	691	7,5	„	„	
	C									
75	120	.	280	„	110	2315	12,5	760	158	
S	C		C					11		
50	.	.	200	„	60	700	9,5	.	.	
	S									

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
*3 Stück (Typ B)	Monitor	proj.	57,0	13	2,9	1406	I 21, I SK 12, IV SK 7,5, IV SK 4,7
Bahalis . . .	Flußkanonenboot	70	38,5	8,5	1,6	365	II SK 3,7
Isala		76	48,6	7,7	1,4	383	II 12
Merva	=	79	=	=	=	=	=
Mosa	=	78	=	=	=	373	=
Rhenus . . .	=	77	=	=	=	388	=

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Koningin Wilhelmina der Nederlanden	Panzerdecksschiff	92	99,8	14,9	6,1	4600	I 28, I 21, II 17, II 7,5, IV SK 7,5, VI SK 3,7, IV M, IV TL
Holland . . .	=	96	93,3	14,8	5,4	3900	II SK 15, VI SK 12, IV SK 7,5, VIII SK 3,7, IV M, IV TL
Friesland . .	=	=	=	=	=	=	=
Zeeland . . .	=	97	=	=	=	=	=
Gelderland .	=	98	94,7	14,8	=	4033	=
Utrecht	=	=	=	=	=	=	=
Noordbrabant	=	99	=	=	=	=	=

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Atjeh	Fregatte	76	92	12,5	6,5	3440	VI 17, VIII 12, IV 7,5, VIII SK 3,7, VI M
Tromp	=	77	=	=	=	3512	=
Koningin Emma der Nederlanden	=	79	=	=	=	3528	=
De Ruyter . .	=	80	92,1	=	6,7	3517	=
Van Speyk .	=	82	=	=	7,0	3728	(ohne Armirung)
Alkmaar . . .	Korvette	74	54,5	9,2	4,8	1068	I 15, VI 12, II 7,5, II SK 3,7, II M
Sommelsdijk	=	82	=	9,5	4,3	1013	I 15, III 12, II 7,5, II SK 3,7, II M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	200 S	.	60	700	9,5	.	.	
19	108 E	.	.	2	30	243	7,0	360 / 6,5	32	
40	127	40 E	127	=	35	306	7,8	400 / 7	44	
=	=	=	=	=	=	395	8,0	=	=	
=	=	=	=	=	=	400	=	=	=	
=	=	=	=	=	=	310	7,7	=	=	
75 S	.	.	280 E	2	470	5 900	16,5	1800 / 14	291	
50 S	.	.	.	=	=	10 548	19,6	8000 / 10	311	
=	.	.	.	=	=	10 416	19,9	=	=	
=	.	.	.	=	=	9 818	19,5	=	=	
=	.	.	.	=	.	9 750	20,0	.	.	
=	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
=	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	1	550	2 700	13,5	2000 / 11	306	
.	.	.	.	=	590	2 772	14,4	=	277	
.	.	.	.	=	=	2 732	14,1	=	=	
.	.	.	.	=	450	3 305	14,9	2000 / 11,5	306	
.	.	.	.	=	=	2 891	14,3	=	277	Soll noch im Laufe des Jahres 1899 verkauft werden
.	.	.	.	=	160	686	10,4	2400 / 9,5	106	
.	.	.	.	=	180	759	11,4	3500 / 10	96	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Kanonenboote.							
Bonaire . . .	Schooner	77	53,6	9,0	3,9	853	I 15, II 12, II 7,5, II SK 3,7, II M
Suriname . .	=	=	54	=	3,5	884	=
Nr. 3	Kanonenboot	64	31,1	5,2	1,3	141	II 12
Hydra	=	73	25,9	7,6	2,2	221	I 21, II SK 3,7, I M, I Spier
Dog	=	74	=	=	=	=	=
Brak	=	75	=	=	=	=	=
Bever	=	76	=	=	=	=	=
Freyr	=	77	27,8	8,2	2,4	284	I 28, II SK 3,7, I M
Thor	=	=	=	=	=	=	=
Wodan . . .	=	=	=	=	=	=	=
Balder	=	78	=	=	=	272	=
Braga	=	=	=	=	=	279	=
Heimdall . . .	=	=	=	=	=	=	=
Njord	=	=	=	=	=	272	=
Tyr	=	=	=	=	=	284	=
Bulgia	=	79	=	=	=	268	=
Tufa	=	=	=	=	=	270	=
Hadda	=	=	=	=	=	=	=
Hefring. . . .	=	=	=	=	=	272	=
Udur	=	=	=	=	=	284	=
Ulfr	=	=	=	=	=	272	=
Vali	=	=	=	=	=	=	=
Vidar	=	=	=	=	=	280	=
N	=	proj	.	.	.	.	.
Torpedoboote.							
Etna	Fischtorpedoboot	82	31,0	3,7	1,7	46	II SK 3,7, II TL
Hekla		=	=	=	=	=	=
Ardjoeno. . .	=	86	38,4	3,9	2,1	83	II SK 3,7, III TL
Batok	=	87	=	4,0	2,0	85	=
Cycloop . . .	=	=	38,6	=	=	=	=
Tempo . . .	=	=	38,4	3,9	2,1	83	=
Empong . . .	=	88	39,2	4,0	1,9	86	= (II V)
Foka	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	130	412	9,2	1450/7	84	
.	.	.	.	=	=	440	9,4	1600/8,8	94	
.	.	.	.	2	18	146	8,0	400/7	35	
.	.	.	.	=	20	124	7,7	800/7	34	
.	.	.	.	=	=	130	7,5	=	=	
.	.	.	.	=	=	140	8,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	146	=	=	=	
.	.	.	.	=	30	115	7,3	960/7	=	
.	.	.	.	=	=	103	6,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	135	7,5	=	=	
.	.	.	.	=	=	117	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	101	7,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	119	7,3	=	=	
.	.	.	.	=	=	125	7,6	=	=	
.	.	.	.	=	=	116	7,5	=	=	
.	.	.	.	=	35	121	=	=	=	
.	.	.	.	=	30	150	=	=	=	
.	.	.	.	=	=	162	7,6	=	=	
.	.	.	.	=	=	170	8,3	=	=	
.	.	.	.	=	35	112	7,5	=	=	
.	.	.	.	=	30	155	8,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	160	7,6	=	=	
.	.	.	.	=	=	171	7,7	=	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	6	550	21,5	120/18	13	Yarrow
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	Yarrow
.	.	.	.	=	18	800	21,0	300/18	16	Yarrow
.	.	.	.	=	=	725	20,8	=	=	Werft Amsterdam
.	.	.	.	=	=	680	19,8	=	=	Werft Amsterdam
.	.	.	.	=	=	760	20,6	=	=	Schiffb. Ges. Fijenoord
.	.	.	.	=	=	1089	22,8	=	=	Yarrow
.	.	.	.	=	=	962	22,1	=	=	Werft Amsterdam

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Goentoer.......	Fischtorpedoboot	88	39,2	4,0	1,9	86	II SK 3,7, III TL
Habang.......	=	=	=	=	=	80	=
Idjen........	=	89	=	=	=	91	=
Krakatau.......	=	=	=	=	=	87	=
Lamongan......	=	90	32,9	4,2	1,7	60	II SK 3,7, II TL
Makjan.......	=	=	=	=	=	=	=
Nobo.........	=	91	=	=	=	=	=
3 Stück.......	=	proj	.	.	.	.	.
2 = (XV u. XVI)	=	81	24,6	3,0	1,6	31	I SK 3,7, II TL
3 = (III, XXI u. XXII)	Fisch- u Spieren-torpedoboot	90 u 91	25,6	3,2	1,5	35 bis 37	I SK 3,7, I TL, I Spier, außerdem Fischtorpedo
1 = (I)......	Spieren-torpedoboot	75	24,3	3,1	1,9	36	I SK 3,7, II Spier
7 = (II, IV bis IX)	=	77 u 79	24,0	3,0	1,6	26 bis 27	=
9 = (X bis XIV, XVII bis XX)	=	79 bis 81	=	3,2	=	29 bis 31	I SK 3,7, I Spier

Schulschiffe.

Für Kadetten: Segelkorvette „Urania" (67), Dpl 230, Armirung II 12, II 3,7; Für Matrosen und Jungen: Segelkorvette „Nautilus" (85), Dpl 1054, Armirung „Admiral van Wassenaer" (56), Dpl 1890, Armirung VIII 12; Tender hierzu Artilleristen: Schraubendampfer „Bellona" (93), Dpl 931, Armirung I 15, VII 12, III 3,7, II M. — Für Torpedomannschaften: Schraubendampfer „Marnix" (67), Armirung II 3,7, I M. — Für Maschinistenlehrlinge: Kanonenboot „Das" (76), 215, Armirung II 3,7, I M. — Exerzir-Batterie in Willemsoord: Schwimmende

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Dolfijn.......	Schooner z Fischereischutz	89	41,7	6,6	3,0	285	II SK 3,7
Zeehond.......	=	92	51,4	8,6	4,2	723	II 7,5
Argus........	Segelschooner für Fischereischutz	82	.	.	.	136	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	18	728	20,0	300/18	16	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	″	928	21,7	″	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	″	836	20,6	″	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	″	746	19,1	″	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	12	763	20,0	200/17,5	13	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	″	794	20,7	″	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	″	787	″	″	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	″	19	250	17,1	200/14	11	Schiffb.Ges.Fijenoord
.	.	.	.	″	5	400	17,5	220/14	″	Werft Amsterdam
.	.	.	.	″	2,5	.	13,3	80/10	10	Yarrow
.	.	.	.	″	5	240	17,5 bis 19,5	200/14	″	Thornycroft
.	.	.	.	″	″	250	16 bis 17	″	″	In Amsterdam, Vlissingen und Fijenoord geb.

Schraubendampfer „Aruba“ (73), Dpl 778; Kanonenboot „Ever“ (73), Dpl 210. — VI 12, I 7,5, II 3,7; Tender hierzu Brigg „Castor“ (78), Dpl 419; Alte Fregatte Brigg „Pollux“ (80), Dpl 419, und Kanonenboot „Nr. 16“ (56), Dpl 65. — Für VII 7,5, II 5, V 3,7, III M; Kanonenboot „Sperwer“ (75), Dpl 210, Armirung Dpl 1490, Armirung I 3,7. — Für Heizer: Kanonenboot „Lynx“ (75), Dpl 210, Dpl 200. — Für Marine-Reserve: Kanonenboote „Gier“ (75) und „Havik“ (74), Dpl Batterie „Heldin“ (60), Dpl 800, Armirung I 15, VIII 12, II 7,5.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	29	388	10,7	1600/9	47	
.	.	.	.	″	78	664	11,0	1500/9,5	72	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	31	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Geep	Vermessungsfahrzeug	75	24,8	7,8	2,2	210	.
Raaf		〃	〃	〃	〃	〃	.
Buijskes . . .	〃	88	32	6	1,7	180	.

Torpedotransportfahrzeug: „Merkuur"; Lootsentransportdampfer: „Coertzen",

Wachtschiffe. In Willemsoord: Alte Segelfregatte „Adolf Hertog van Nassau" (61)
(72) Dpl 2160, Armirung VI 12, I 7,5, I M. — In Amsterdam: Alte Segelkorvette
Kasernenschiffe. In Hellevoetsluis für Matrosen und Jungen: Altes Rammschiff
Torpedomannschaften: Schraubendampfer „Amstel" (60) Dpl 280, Armirung I 3,7. —
XIV 12, I 3,7, I M. — In Willemsoord für Marine-Reserve: Schraubendampfer
„Vulkaan" (59) Dpl 200, Armirung I 3,7. — Für unbestimmte Zwecke: Kanonenboot

Niederländisch-Indische Militär-Marine.

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Koning der Nederlanden	Panzerschiff	74	85,3	15,2	6,0	5400	IV B 28, IV 12, II 7,5, IV SK 3,7, VI M

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Sumatra . . .	Panzerdeckkorvette	90	70	11,3	4,3	1720	I 21, I 15, II 12, II 7,5, IV SK 3,7, II M, II TL

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Java	Flottillenfahrzeug	85	62,6	9,5	4,3	1300	I 15, III 12, II 7,5, II SK 3,7

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Cerberus . . .	Spierentorpedoboot	88	38,2	4,0	2,1	84	II SK 3,7, III TL
Hydra		i B	39,6	4,1	.	.	〃
Scylla		〃	〃	〃	.	.	〃

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Batavia . . .	Flottillenfahrzeug	76	53,5	9,0	3,6	850	I 18, II 12, II 7,5, II SK 3,7
Bali	〃	78	〃	〃	〃	853	I 15, III 12, II 7,5, II SK 3,7
Makasser . . .	〃	77	54,0	〃	3,7	880	I 16, II 12, II 7,5, II SK 3,7

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	.	.	160	7,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	„	„	.	.	
.	.	.	.	Rad	.	300	10,0	.	.	

„De Schelde", „Frans Naerebout", „Zeemeeuw".

Dpl 2460, Armirung IV 12, II 7,5. — In Hellevoetsluis: Alte Fregatte „Van Galen" „Prins Maurits der Nederlanden" (49) Dpl 600, Armirung VI 12, I 7,5. „Buffel" (68) Dpl 2261, Armirung VI 12, II 7,5, I 3,7, I M. — In Hellevoetsluis für In Willemsoord für Seemilizen: Alte Fregatte „Neptunus" (57) Dpl 2050, Armirung „Het Loo" (59) Dpl 380. — In Amsterdam für Torpedomannschaften: Kanonenboot Nr. 7 (55) Dpl 65.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
16	203	.	305	2	810	4630	12,0	2400 / 8,5	256	
		E								
38 S	.	.	.	2	210	3318	17,1	1440 / 13,5	181	
.	.	.	.	1	200	1017	12,6	1820 / 9,5	104	
.	.	.	.	1	12,5	912	21,2	400 / 16	18	
.	.	.	.	„	.	1200	23,0	.	.	Yarrow
.	.	.	.	„	.	„	„	.	.	Yarrow
.	.	.	.	1	117	400	9,2	1457 / 7,75	100	
.	.	.	.	„	100	„	9,0	1505 / 8	„	
.	.	.	.	„	120	316	8,6	1312 / 8	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Madura . . .	Flottillenfahrzeug	80	53,5	9,0	3,6	853	I 15, III 12, II 7,5, II SK 3,7
Ceram	=	87	52,9	7,8	3,1	550	III 12, II 7,5 II SK 3,7
Flores	=	=	=	=	=	=	=
Lombok . . .	=	91	52,5	8,3	3,4	600	=
Sumbawa . .	=	=	53,3	8,1	3,5	=	=
Borneo. . . .	=	92	53,9	9,5	4,1	800	VI 10,5, II 7,5, II SK 3,7, II M
Nias	=	95	=	9,4	3,6	812	III 12, II 7,5, IV SK 3,7
Mataram . .	=	96	=	=	=	809,5	II 10,5, II 7,5, IV SK 3,7, II M
Edi	=	97	=	=	3,7	820	=
Serdang . . .	=	=	=	=	=	=	=
Koetei	=	98	50,6	=	3,6	790	=
Siboga . . .	=	=	=	=	=	=	=
Assahan . . .	=	i B	.	.	.	.	.
Spezialschiffe.							
Banda	Vermessungsfahrzeug	72	49,1	8,4	3,6	700	II 7,5
Van Gogh . .	=	98	54	8,3	3,2	=	=

Weitere Vermessungsfahrzeuge die Segelschiffe „Blommendal" und „Melvill van Carnbee"

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Satelliet . . .	Kriegsdampfjacht	77	29,1	6,1	2,6	212	II 7,5

Wachtschiffe: Die Raddampfer „Gedeh" (74) Dpl 1420, Armirung VI 12, I 7,5, II 3,7,

Niederländisch-Ostindische Gouvernements-Marine. (Die Schraubendampfer: „Albatros", „Arend", „Condor", „Flamingo", „Gier", „Glatik", „Zwaan", „Zwaluw". — Raddampfer: „Singkawang". — Flußdampfer: „Barito", — Recherchirfahrzeuge: „Brak", „Dog", „Hazewind", „Spits".

Niederländisch-Westindien. Kolonie Surinam.

Schraubendampfer: „Albina", „Nederland", „Paramaribo", „Wilhelmina". — Schooner:

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	132	400	9,3	1770 / 7,5	100	
.	.	.	.	=	84	800	12,8	2052 / 10,3	82	
.	.	.	.	=	96	652	12,9	1500 / 10	=	
.	.	.	.	=	85	990	12,2	1332 / 11	84	
.	.	.	.	=	88	930	12,5	1170 / 10,5	=	
.	.	.	.	=	155	1040	13,2	2035 / 12	102	
.	.	.	.	2	148	1227	13,1	2164 / 11	93	
.	.	.	.	=	154	1345	13,0	1600 / 11,2	=	
.	.	.	.	=	140	1235	12,8	2027 / 10,3	=	
.	.	.	.	=	=	1290	12,9	1389 / 11,5	=	
.	.	.	.	=	144	1412	13,5	.	=	
.	.	.	.	=	=	1395	13,8	.	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	93	200	6,8	539 / 6,3	81	
.	.	.	.	=	.	350	.	.	.	

(82) Depl. 300, Armirung II 7,5, Besatzung 67.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	60	135	9,0	3000 / 7,5	.	

Besatzung 155 und „Bromo" (74) Dpl 1350, Armirung IV 12, I 7,5, II 3,7, Besatzung 158.

Besatzung besteht nur aus Javanen.)

„Havik", „Pelikaan", „Raaf", „Reiger", „Snip", „Sperwer", „Zeeduif", „Zeemeeuw", „Tamiang". — Dampfer zur Ueberwachung des Opiumhandels: „Argus", „Cycloop".

„Coronie", „Nickerie".

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Norwegen.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
*Harald Haarfagre . . .	Panzerschiff	97	92,7	14,8	5,0	3492	II SK 21, VI SK 12, VI SK 7,6, VI SK 3,7, II TL▼
Tordenskjold .	=	=	=	=	=	=	=
N	=	i. B.	=	14,7	5,1	3800	II SK 21, VI SK 15, VIII SK 7,6, VI SK 4,7, II TL▼
N	=	=	=	=	=	=	=

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Skorpionen .	Monitor	66	60,9	13,8	3,3	1448	II SK 12, II SK 6,5, II M
Mjøllner . .	=	68	62,3	13,9	=	1517	=
Trudvang . .	=	69	=	=	=	=	=
Thor	=	72	=	14,6	3,8	2007	=

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Viking	Kanonenboot 1. Kl.	91	63,4	9,3	3,9	1123	II 15, II 7,5, IV SK 6,5, IV M, I TL▼
Frithjof . . .	=	95	68,2	10,0	4,0	1382	II SK 12, IV SK 7,6, II 7,5, IV SK 3,7, III TL (I▼)

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Sleipner . . .	Kanonenboot 1. Kl.	77	53,3	7,9	2,9	581	I 26, I 15, I M, I TL▼
Uller	Kanonenboot 2. Kl.	74	27,3	=	1,9	233	I V 27, I SK 3,7, II M
Vale	=	76	=	=	=	=	=
Nor	=	78	28,9	=	2,0	254	I V 27, I SK 3,7, II M, I TL▼
Brage	=	=	=	=	=	=	I V 27, I SK 3,7, II M
Vidar	=	81	=	=	=	=	=
Gor	=	85	31,3	8,5	2,1	278	I 26, I SK 3,7, II M, I TL▼

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
51	178 S	.	203 S	2	414	4500	17,2	5000	220	
„	„	.	„	„	„	„	„	„	„	
„	„	130 S	„	„	.	„	17,0	.	.	
„	„	„	„	„	.	„	„	.	.	
26 E	124 E	.	307 E	1	139	330	6,0	800 / 6,0	84	
„	„	.	„	„	128	450	8,0	1000 / 8,0	„	
„	„	.	„	„	138	„	„	1100 / 8,0	„	
„	176 E	.	363 E	„	196	500	„	1200 / 8,0	94	
33 S	.	.	.	2	140	2000	15,0	2300	143	
35 S	.	.	.	„	160	2800	„	„	156	
.	.	.	.	2	83	650	12,0	1230 / 9,0	87	
.	.	.	.	„	22	200	8,0	600 / 8,0	40	
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
.	.	.	.	„	24	220	8,5	650 / 8	43	
.	.	.	.	„	„	„	„	„	40	
.	.	.	.	„	23	330	9,5	700 / 8,0	„	
.	.	.	.	„	22	420	10,5	750 / 8,0	44	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Tyr	Kanonenboot 2. Kl.	87	31,8	8,5	2,1	278	I 26, I SK 5,7, II M, I TL ▼
Aeger	„	93	33,2	9,0	2,4	400	I 21, I SK 7, II SK 5
Glommen . .	Dampfkanonenboot	63	40,8	6,5	2,6	280	I B 17, II M
Lougen. . . .	„	„	„	„	„	„	I B 16, II M
Dvaerg. . . .	Kanonenboot 3. Kl.	.	20,5	4,5	1,4	60	I B 17
Røk	„	.	„	„	„	„	„
Kongsberg . .	„	Umgebaut 1872 bis 1883	„	„	„	„	„
Skien	„		„	„	„	„	„
Skudesnäs .	„		„	„	„	„	„
Horten	„		„	„	„	„	„
Langesund . .	„		„	„	„	„	„
Tønsberg . .	„		„	„	„	„	„
Porsgrund .	„		„	„	„	„	„
Karmø	„		„	„	„	„	I SK 6,5
Christianssand	„		„	„	„	„	„
Brevig	„		„	„	„	„	„
Laurvig . . .	„		„	„	„	„	„
Arendal . . .	„		„	„	„	„	„
Lillesand . . .	„		„	„	„	„	„
Aasgaardstrand	„		„	„	„	„	„

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Valkyrjen . .	Torpedo-Divisionsboot	96	53,0	7,4	2,8	386	II SK 7,6, IV SK 3,7, II TL

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Hval	Torpedoboot 1. Kl.	„	39,9	4,9	2,1	84	II SK 3,7, II TL
Delfin	„	„	„	„	„	„	„
Hai.	„	„	„	„	„	„	„
Storm	„	98	„	„	„	„	„
Brand	„	„	„	„	„	„	„
Trods	„	i B	„	„	„	„	„
Nr. 7	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 8	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 9	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	22	420	10,5	750 / 8,0	45	
.	.	.	.	"	24	350	9,0	600 / 8,0	43	
.	.	.	.	1	33	170	"	.	54	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	2	4	35	6,5	.	19	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	5,5	70	7—8	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	2	90	3200	23,2	.	57	
.	.	.	.	1	17	1100	"	1250 / 12,0	23	Schichau
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	Karl-Johanns-Werft
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Odd	Torpedoboot 2. Kl.	82	29,0	3,3	0,9	42	I M, I TL ▲
Springer . .	„	83	30,0	3,4	„	45	I M, II TL ▲
Kast	„	85	30,5	3,5	1,6	„	„
Pil	„	86	„	„	„	„	„
Snar	„	87	32,0	„	„	50	„
Orm	„	88	33,0	3,8	1,7	55	„
Otter	„	„	„	„	„	„	„
Raket	„	94	34,5	„	„	58	„
Varg	„	„	„	„	„	„	„
Lyn	„	96	„	„	„	„	II SK 3,7, II TL ▲
Blink	„	„	„	„	„	„	„
Glimt	„	„	„	„	„	„	„
Djerv	„	97	34,5	4,4	„	65	„
Dristig	„	98	„	„	„	„	„
Kvik	„	„	„	„	„	„	„
N	„	i B	.	.	.	.	.
N	„	„	.	.	.	.	.
Myg	Torpedoboot 3. Kl.	„	25,0	3,2	1,5	27	I SK 3,7, I TL
Nr. 1	Patrouill.	93	20,5	„	1,4	25	II M
Nr. 2	boote	„	„	„	„	„	„

Minenfahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Trold	Minenleger	72	20,6	6,3	1,4	97	.
Nr. 1	Krahn-	84	20,1	6,0	1,6	98	.
Nr. 2	fahrzeuge	88	21,8	6,1	„	103	.
Nr. 3	„	93	„	„	„	107	.
Nr. 4	„	95	22,8	„	„	112	.
Nr. 5	„	97	„	„	„	„	.
Nr. 6	„	99	„	„	„	„	.

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Nordstjernen .	Korvette	62	65,5	11,8	5,4	1606	X 12, II 7,5, II SK 3,7, II M
Ellida	„	80	57,1	9,9	4,4	1006	V SK 7,6, I SK 6,5, II M, I TL ▼

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	4	420	18,0	400/12,0	13	Karl-Johanns-Werft
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	4,5	500	19,0	500/12,0	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	4,8	600	„	570/12,0	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	„	14	Karl-Johanns-Werft
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	11	650	„	900/12,0	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	15	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	Frederikstad
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„
.	.	.	.	1	2,8	.	16,0	.	.	Karl-Johanns-Werft
.	.	.	.	„	.	160	12,0	.	.	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	.	
.	.	.	.	2	7	.	.	.	.	
.	.	.	.	„	14	60	6,5	.	.	
.	.	.	.	„	„	„	7,0	.	.	
.	.	.	.	„	„	120	7,5	.	.	
.	.	.	.	„	16	„	8,0	.	.	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	.	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	.	
.	.	.	.	1	204	600	9,0	1800/8,0	220	
.	.	.	.	„	100	900	10,0	1120/8,0	130	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Spezialschiffe.							
Sarpen . . .	Kommando und	60	32,0	6,5	2,2	192	II SK 6,5, II M
Rjukan		"	"	"	"	"	"
Heimdal . . .	Cheffahrzeuge	92	55,6	8,2	3,9	640	IV SK 6,5, II M
Falken	Transportschiff	70	28,2	4,2	1,7	65	.

Außerdem: die Segelschiffe Korvette „Alfen" und Brigg „Statsraad Erichsen"; die die Kohlendepotschiffe „St. Olaf" und „Oler" und die älteren Torpedoboote

Oesterreich-Ungarn.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Linienschiffe 2. Kl.							
N	Thurmschiff	i B	.	.	.	8330	III 24, XII SK 15, XXIV kl SK
N	"	"	.	.	.	"	"
Linienschiffe 3. Kl.							
Erzherzog Albrecht	Gepzt. Kasemattschiff	72	87,8	17,1	6,7	5940	VIII 24, VI 9, IV kl SK, VII M, I TL
Custoza . . .	"	"	92,1	17,7	7,5	7060	VIII 26, VI 9, IV kl SK, VII M, IV TL
Tegetthoff . .	"	78 93	87,4	19,4	7,6	7390	IV 24, V SK 15, XV SK 4,7, II M, IV TL
Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie	Thurmschiff	87	85,0	16,9	6,6	5150	II 30,5, VI 12, XI SK 4,7, IV TL
Kronprinz Erzherzog Rudolf	"	"	90,0	19,0	7,4	6940	III 30,5, VI SK 12, XI kl SK, IV TL ▲
*Monarch . .	"	95	93,3	17,0	6,4	5550	IV 24, VI SK 15, XII SK 4,7, II SK 3,7, II M, II TL
Wien	"	"	"	"	"	"	"
Budapest . . .	"	96	"	"	"	"	"
Küstenpanzerschiffe.							
Don Juan de Austria	Gepzt. Kasemattschiff	75	73,3	15,3	6,2	3550	VIII 21, IV 9, VIII kl SK, III M, IV TL ▲
Kaiser Max .		"	"	"	"	"	"
Prinz Eugen	"	77	"	"	"	"	"

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	27	220	10,0	900	48	
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	
.	.	.	.	„	92	625	12,0	2600	62	
.	.	.	.	„	12	.	10,0	.	.	

Exerzirschiffe „Kong Sverre", „Desideria" und „Nornen"; Kasernenschiff „Nidaros"; „Ulven" und „Kap".

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	.	.	11 000	18,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	„	„	.	.	
37	203	177	.	1	500	3 600	13,5	2300	498	
	E									
37	229	117	.	„	600	4 820	14,0	2800	522	
	E									
75	369	369	.	2	670	8 950	15,5	3000	481	
	E									
25 S	228 E	.	209 E	„	400	8 300	17,5	2400	378	
69	305	.	254	„	584	7 500	16,0	2600	391	
S			S							
60	270	80	200	„	500	8 900	17,4	3000	.	
	S									
„	„	„	„	„	„	8 480	17,5	„	.	
„	„	„	„	„	„	9 185	17,9	„	.	
25	203	156	.	1	380	2 700	13,0	2000	410	
	E									
„	„	„	.	„	„	„	„	„	„	
„	„	„	.	„	„	„	„	„	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Panzerkanonenboote.							
Leitha	Monitor	71 / 94	50,6	8,4	1,1	310	I SK 12, II M
Maros	„	„	„	„	„	„	„
Szamos	„	92	54,0	9,0	1,2	448	II SK 12, II kl SK, II M
Körös	„	„	„	„	„	„	„
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
Kaiserin und Königin Maria Theresia	Torpedo-Ramm-schiff	93	106,6	16,2	6,5	5270	II 24, VIII SK 15, XVIII SK 4,7, II M, IV TL ▲
Kaiser Karl VI.	„	98	119,0	17,2	6,2	6250	II 24, VIII SK 15, XVIII SK 4,7, II TL ▲
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Kaiser Franz Joseph I.	Torpedo-Ramm-schiffe	89	98,0	14,8	5,6	4030	II 24, VI 15, XVII kl SK, 6 TL ▲
Kaiserin Elisabeth		90	„	„	„	„	„
Zenta	Torpedo-schiff	97	96,0	11,7	4,3	2250	VIII SK 12, X SK 4,7, II M, I TL
Aspern	„	99	„	„	„	„	„
C	„	i B	„	„	„	„	„
Ungeschützte Kreuzer.							
Zrinyi	Korvette	71	59,1	10,5	4,9	1370	II 15, V 7, II M
Aurora	„	73	„	„	„	„	„
Frundsberg	„	„	„	„	„	„	„
Laudon	Fregatte	„	77,1	14,3	6,3	3430	XV 15, IV kl SK, III M, III TL
Saida	Korvette	78	71,0	13,1	5,8	2500	XI 15
Donau	„	93	70,0	12,7	6,0	2344	X 12, IV M
Kanonenboote.							
Kerka	Kanonen-boot	60	45,1	8,2	3,4	540	II 15
Hum		61	53,1	8,7	3,8	870	IV 15
Albatros	„	73	46,1	8,3	3,4	570	II 15
Nautilus	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
25	44	.	65	2	16	700	8,0	.	58	
E			E							
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
19	50	.	75	"	.	1 200	10,0	.	.	
S			S							
"	"	.	"	"	.	"	"	.	.	
57	100	100	100	2	660	9 755	19,4	3500	.	
		S								
38	230	230	230	"	.	12 300	20,0	.	.	
		S								
56 S	.	.	.	2	660	9 800	19,0	2800	367	
"	.	.	.	"	670	"	19,3	3200	"	
50 S	.	.	.	"	472	7 800	20,9	3800 / 12	.	
"	.	.	.	"	"	"	20,0	"	.	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	.	
.	.	.	.	1	154	800	11,0	1200	193	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	450	2 600	13,0	.	451	
.	.	.	.	"	262	2 010	11,8	.	309	
.	.	.	.	"	263	1 800	12,0	.	311	
.	.	.	.	1	50	250	9,0	.	92	
.	.	.	.	"	150	600	13,0	.	119	
.	.	.	.	"	60	340	10,6	.	99	
.	.	.	.	"	"	350	8,0	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Torpedoschiffe und -Fahrzeuge.							
Pelican . . .	Torpedodepotschiff	91	85,0	12,5	4,7	2470	II 15, VIII SK 4,7
Zara	Torpedoschiff	79	55,0	8,2	3,7	850	IV 9, IV kl SK, III M, IV TL (II ▼)
Spalato . . .	„	„	„	„	„	„	„
Sebenico . .	„	82	57,0	8,0	„	900	„
Lussin	„	83	61,0	„	„	1011	II 15, IV kl SK, III M, IV TL (II ▼)
Panther . . .	„	85	69,0	10,4	4,3	1582	II SK 12, IX kl SK, I M, VI TL
Leopard . . .	„	„	„	„	„	„	„
Tiger	„	87	71,0	10,5	4,7	1684	IV 12, VI SK 4,7, IV M, IV TL ▲
Meteor	Torpedofahrzeug	„	57,0	6,8	2,5	350	I SK 8, VIII SK 4,7, III TL (I ▼)
Komet	„	88	59,0	„	2,1	360	„
Blitz	„	„	„	„	„	„	„
Planet	„	89	64,0	7,0	2,5	500	II SK 8, VIII SK 4,7, III TL ▲
Trabant . . .	„	90	67,0	8,0	2,4	530	„
Satellit . . .	„	92	„	8,1	2,8	540	I SK 15, VIII SK 4,7, II TL ▲
Magnet . . .	„	96	67,5	8,2	3,3	510	VI SK 4,7, III TL
Torpedoboote.							
Natter	Hochseetorpedoboot	96	45,9	5,3	2,7	134	II SK 4,7, III TL ▲
Viper		„	44,8	4,5	2,1	126	„
Boa	„	98	46,5	4,6	.	115	„
Cobra	„	„	„	„	.	„	„
Kigyo	„	99	„	„	.	„	„
Python	„	„	„	„	.	„	„
Adler	Torpedoboot 1. Kl.	86	39,6	4,0	1,3	95	II SK 3,7, II TL ▲
Falke	„	„	„	„	„	„	„
Bussard . . .	„	„	39,0	4,5	1,0	78	„
Condor	„	„	„	„	„	„	„
Geier	„	„	„	„	„	„	„
Habicht . . .	„	„	„	„	„	„	„
Sperber . . .	„	„	„	„	„	„	„
Uhu	„	„	„	„	„	„	„
Ibis	„	87	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	700	3200	18,0	1000	380	
.	.	.	.	2	180	800	14,0	.	139	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	134	
38 S	.	.	.	"	"	900	"	.	133	
38 S	.	.	.	"	"	"	"	.	135	
.	.	.	.	"	200	5940	18,4	2800	163	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	300	6400	18,7	2500	175	
.	.	.	.	1	120	2600	21,0	2200	50	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	2	104	3500	19,6	1300	78	
.	.	.	.	"	108	"	20,0	2300	"	
.	.	.	.	"	115	4901	23,0	.	76	
.	.	.	.	"	105	6000	25,7	4000 12	"	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	2300	26,2	2500 12	24	Schichau
.	.	.	.	"	.	2000	26,6	"	"	Yarrow
.	.	.	.	"	44	"	24,3	1500	.	"
.	.	.	.	"	"	"	24,0	"	.	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	.	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	.	"
.	.	.	.	"	28	850	19,0	2500	14	"
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	18	900	"	3500	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	Typ Schichau
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Kranich . . .	Torpedoboot 1. Kl.	87	39,0	4,5	1,0	78	II SK 3,7, II TL ↑
Reiher	=	=	=	=	=	=	=
Würger . . .	=	=	=	=	=	=	=
Elster	=	88	=	=	=	=	=
Rabe	=	=	=	=	=	=	=
Marabu . . .	=	89	=	=	=	=	=
Weihe	=	=	=	=	=	=	=
Krähe	=	=	=	=	=	=	=
Kukuk	=	=	=	=	=	=	=
Star	=	=	=	=	=	=	=
Flamingo . .	=	90	=	=	=	=	=
Gaukler . . .	=	=	=	=	=	=	=
Harpie	=	=	=	=	=	=	=
Secretär . . .	=	=	=	=	=	=	=
Kibitz	=	92	=	=	=	=	=
2 Stück Nr. IX u. X	Torpedoboote 2. Kl.	81	30,0	3,3	0,9	37	I kl SK, II TL ↑
22 Stück Nr. XI bis XXXII	=	83 bis 87	32,6	3,5	=	47	=
7 Stück Nr. XXXIII bis XXXIX	=	87 bis 91	36,0	4,4	1,0	64	II kl SK, II TL ↑
7 Stück Nr. II bis VIII	Torpedoboote 3. Kl.	78 bis 81	26,6	2,9	0,8	27	I TL
Nr. I.	Torpedoboot	78	.	.	.	10	.
A	Patrouillenboot	.	.	.	.	30	I kl SK
Salamander .	Minenleger	91	39,0	8,1	1,5	268	.

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Radetzki . . .	Hauptschiff der Artillerieschule	72	77,0	14,0	6,3	3430	XV 15, IV kl SK, III M
Spalato . . .	Beischiffe der Artillerieschule	s. oben Torpedoschiffe					.
Sansego . . .		61	34,8	7,4	2,8	350	II 15, IV kl SK
Zara	Torpedoschulschiff	s. oben Torpedoschiffe					.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	18	900	19,0	3500	14	Typ Schichau
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	450	17,0	.	11	Yarrow
.	.	.	.	"	.	600	"	.	"	Pola
.	.	.	.	"	.	700	18,0	.	14	"
.	.	.	.	"	.	300	15,0	.	9	Thornycroft
.	.	.	.	.	.	90	.	.	.	Flußfahrzeuge
.	.	.	.	.	.	200	.	.	.	
.	.	.	.	2	.	350	10,0	.	.	
.	.	.	.	1	440	2700	14,0	.	448	
.	.	.	.	.	45	260	9,4	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Spezialschiffe.							
Kaiser	Kasemattschiff	71	77,5	17,7	7,4	5800	X 23, VI 9, IV kl. SK, VII M
Fantasie . . .	Raddampfer	58	54,0	5,5	1,9	330	.
Miramar . .	"	72	82,3	10,3	4,3	1850	II 9
		94					
Triton	Raddampfer	75	32,9	6,4	2,1	180	II 7
Pola	Materialien-Transportschiff	70	51,1	9,2	4,3	910	II kl. Gesch.
Cyclop	Werkstättenschiff	71	70,0	9,4	5,0	2130	"
Hippos . . .	Schleppdampfer	88	30,9	4,7	2,0	97	III kl. Gesch.
Büffel	"	"	"	"	"	"	"
Dromedar . .	"	91	32,0	5,4	1,9	175	.
Gigant	Pumpendampfer	89	33,0	6,4	2,8	260	.
Pluto	"	97	25,0	5,3	2,3	99	.
Najade	Cisternenschiff	91	48,0	7,8	2,7	554	.
Nymphe . . .	"	94	27,0	6,7	1,9	230	.
Andreas Hofer	Raddampfer	73	53,7	8,2	3,6	850	I kl. Gesch.
Taurus . . .	"	77	52,2	8,0	2,0	550	.

Außerdem: Kasernenschiff der Artillerieschule „Erzherzog Ferdinand Max“, 5140 t. — „Artemisia“, 180 t, und „Camäleon“, 200 t, und dem Segelschooner „Bravo“, Schooner „Sophie“ und „Lily“ und Kutter „Marcella“. — Kutter „Blackcock“ „Narenta“.

Paraguay.

1 Kanonenboot, 440 t Dpl, 1 Schr, Armirung 4 Gesch; 2 kleine Flußdampfer.

Persien.

Dampfer „Persepolis“ (85), 63,1 m lang, 10 m breit, 5,9 m Tiefgang, 1200 t Dpl, (Polizeiboot) „Suza“ (85), 24 m lang, 4,9 m breit, 0,9 m Tiefgang, 36 t Dpl,

Peru.

Kleine Kreuzer.							
Lima		81	76,0	10,0	4,6	1700	II 15, III SK 4,7, IV M
Kanonenboote.							
Santa Rosa .		83	53,0	8,5	3,0	420	IV Gesch kl Kal, II M

Als Schulschiffe dienen die alte hölzerne Fregatte „Apurimac“ und die Hulk „Peru“. — „Constitucion“, 2607 Brutto Reg Tons; Flußdampfer „Callao“, „Colon“, „Duque

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
19	140	140	.	1	440	3200	12,5	1500	544	Für spezielle Zwecke
	E									
.	.	.	.	Rad	40	400	13,0	.	43	Admiralsyacht
.	.	.	.	=	240	2000	17,0	2200	144	Kaiserliche Yacht
.	.	.	.	=	.	360	10,0	.	28	
.	.	.	.	1	70	650	=	.	60	
.	.	.	.	=	550	850	11,0	.	80	
.	.	.	.	.	.	250	12,0	.	17	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	.	.	350	10,0	.	.	
.	.	.	.	1	.	400	11,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	200	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	500	9,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	95	=	.	.	
.	.	.	.	Rad	200	350	11,2	.	71	
.	.	.	.	=	60	550	11,0	.	66	

Schiffsjungenschulschiff „Schwarzenberg", 1700 t, mit den Beischiffen: Segelbriggs 200 t. — Matrosenschulschiff, Segelschooner „Möve", 370 t. — Geschwader-Beiboote: für die Marine-Akademie. — Hulks „Bellona", „Elisabeth", „Fasana", „Grille" und

---

---

1 Schr, Fahrtgeschwindigkeit 10 Knoten, Armirung IV 7, II kl K. — Flußdampfer 2 Schr, Fahrtgeschwindigkeit 7 Knoten, Armirung I 7.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	300	2000	12,0	.	100	
.	.	.	.	2	.	.	10,0	.	.	

Ferner vorhanden: Transportdampfer „Havana" (63), 2015 Brutto Reg Tons, und de Guisa", „Iquique", „Lerzundi" und „Tumpez".

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Portugal.							
Panzerkanonenboote.							
Vasco da Gama	Panzerkanonenboot	75	61	12	5,8	2422	II 26, I 15, IV SK 6,7, II M
A		i. B.	70,2	15,7	4,0	2500	II 24, IV SK 12, IV SK 4,7, IV M, II TT
B	„	„	„	„	„	„	„
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Dom Carlos I.	Kreuzer	98	109,7	14,3	5,3	4100	IV 15, VIII SK 12, XII SK 4,7, VI SK 3,7, IV M, V TL
São Rafael .	„	98	74,9	10,8	4,3	1800	II SK 15, IV SK 12, VIII SK 4,7, IV M, I LL
São Gabriel	„	„	„	„	„	„	„
*Rainha Dona Amelia	„	99	75	11	4,2	1655	IV SK 15, IV SK 10, IV SK 4,7, II M, II TL
Ungeschützte Schiffe.							
Duque de Terceira	Kreuzer	64	54,9	10,4	4,5	1429	II 12, II SK 6,5
Rainha de Portugal	„	75	51,8	10	„	1124	II 18, VI 12,7, V M
Affonso de Albuquerque	„	84 / 96	62	„	4,3	1110	II 15, V 12,7, III M
Adamastor . .	„	96	73,8	10,7	4,3	1964	II 15, IV SK 10,5, IV SK 6,7, II SK 3,7, II M, III TL
Kanonenboote.							
Tejo	Kanonenboot 1. Kl.	69	43,6	7,9	3,7	587	II 12, I 10
Douro	„	73	„	„	„	„	I 15, II 12
Quanza . . .	„	77	„	„	„	„	I 16, II 12, I M
Rio Lima . .	„	75	43,4	8,4	3,4	638	I 15, II 10, II M
Tamega . . .	„	„	45,4	8,6	„	645	„
Sado	„	„	„	„	„	„	„
Vouga	„	82	49,1	8,4	4,1	721	II 10, II SK 4,7, I M
Liberal	„	84	42,5	7,8	3,4	558	I 15, II 10
Zaire	„	„	„	„	„	„	„
Zambese . . .	„	86	43,6	„	4	641	III 10, II SK 4,7
Diu	„	89	45	8,4	4,3	729	I 15, II SK 10,5, I SK 6,5, II M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	226 C	254	.	2	300	3 620	13	.	227	
50 S	.	200	200 C	„	340	3 000	15	4500	.	
.	.	„	„	„	„	„	„	„	.	
100 S	.	76 S	.	2	700	12 690	22,2	10000	300	
38 S	.	.	.	„	.	2 650	17,5	5000	200	
„	.	.	.	„	.	„	„	„	„	
„	.	.	.	„	.	4 500	„	4200	„	
.	.	.	.	1	100	660	9	.	194	
.	.	.	.	„	„	900	11,3	.	169	
.	.	.	.	„	160	1 362	13,5	.	178	
.	.	.	.	2	270	4 050	12,0	8900	232	
.	.	.	.	1	80	400	10	.	109	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	500	„	.	„	
.	.	.	.	„	90	„	11	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	100	600	10	.	121	
.	.	.	.	„	90	500	„	.	109	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	80	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	700	11,5	.	114	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Dom Luiz I.	Kanonenboot 1. Kl.	95	45,0	8,3	4,2	721	IV SK 10, II SK 4,7, II M
SanSalvador	„	i B	48	7,5	3,0	600	.
2 Stück	„	„	„	„	„	„	.
Bengo	Kanonenboot 2. Kl.	79	38,3	„	2,9	462	I 15, II 8,7
Mandovi	„	„	„	„	„	„	I 15, II 8,7, I M
Rio Ave	„	80	36,6	6,6	3,5	378	I 10, II 8,7
Cacongo	„	86	„	5,9	2	276	I 7,6
Massabi	„	„	„	„	„	„	„
Limpopo	„	90	37,8	6,4	1,8	321	I SK 6,5, I M
Chaimite	„	97	40,9	8,0	2	340	II SK 4,7, II M
Thomas Andrea	„	„	.	.	.	220	„
Baptista de Andrade	„	„	.	.	.	„	„
4 Stück	„	„	36	6	3,3	300	II SK 7,5, II M
Vilhena	Kanonenboot 3. Kl.	82	29	4,9	1,8	159	I 7,6, I M
Chirim	Kanonenschaluppe	89	19,8	3,7	0,6	34	I M
Cuama	„	„	„	„	„	„	„
Flecha	„	90	21,4	4	0,7	44	II M
Zagaia	„	„	„	„	„	„	„
Granada	„	„	18,3	4,3	0,4	24	I M
Obuz	„	„	„	„	„	„	„
Carabina	„	„	22,9	3,8	1,2	53	II M
Sabre	„	„	„	„	„	„	„
Maravi	„	„	15,2	2,4	0,5	40	I M
Capello	„	95	27,1	5,5	0,4	21	VI M
Ivens	„	„	„	„	„	„	„
Lacerda	„	„	„	„	0,5	32	„
Serpa Pinto	„	„	„	„	„	„	„
PedroAnnaya	„	„	30,3	6	0,8	93	II SK 4,7, I M
Diogo Cão	„	„	„	„	„	„	„
Honorio Barreto	„	„	„	„	„	„	„

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Fulminante	Torpedo-Uebungsschiff	80	22,9	4,6	0,8	40	II M, II Spier

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	105	512	9,9	1960 / 9.9	.	
.	.	.	.	=	150	1000	14	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	1	80	400	10,5	.	92	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	65	200	8	.	=	
.	.	.	.	=	60	375	11	.	42	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	2	.	350	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	500	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	12,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	1	50	500	12	.	.	
.	.	.	.	2	30	310	=	.	42	
.	.	.	.	Heckrad	.	40	.	.	24	
.	.	.	.	=	.	=	.	.	=	
.	.	.	.	=	.	45	.	.	19	
.	.	.	.	=	.	=	.	.	=	
.	.	.	.	=	.	40	.	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	.	.	=	
.	.	.	.	1	.	50	.	.	24	
.	.	.	.	=	.	=	.	.	=	
.	.	.	.	Heckrad	.	60	10	.	16	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	30	zerlegbar
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	1	.	.	9	.	38	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	=	
.	.	.	.	2	8	150	11,5	.	.	Hafenvertheidigung von Lissabon

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Mineiro . . .	Minenfahrzeug	92	22,9	4,6	0,8	40	II M, II Spier
N	Torpedobootsjäger	i B	65	7	3	508	II SK 12, IV SK 4,7, III TL

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Nr. 1	Torpedoboot	82	25,3	3,3	1	54	II M, II TL
Nr. 2 bis 4 .	=	85 bis 86	38	4	=	68	=

Unterwasserboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Fontes	Torpedoboot	92	22	3,4	.	100	IV TL

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Estephania . .	Schiffsjungenschulschiff	59	61,7	12,6	5,8	2368	I 17, VIII B 16

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Africa	Transportschiff	75	79,2	10,6	6,1	2993	II 8
Salvador Correia Segelschiff	=	94	42,6	6,4	2,3	300	I 7,5, II SK 3,7
Pero de Alemquer	=	.	.	.	.	.	.

Außerdem: Depotschiffe „Bartholomeu Dias", 2377 t Dpl., 1100 ind. Pf., 10 Knoten, schiffe: Artillerieschulschiff, Segelfregatte „Don Fernando", 1849 t Dpl., I 17,7, I 15, 1381 t Dpl., V M; Segelkorvette „Duque de Palmella", 952 t Dpl., I 8, IV 7,6; Dpl., „Dande", 50 ind. Pf., „Baptista de Andrade", „Berrio", 404 t Dpl. — Nr. 1, 2 und 3, Dampfschaluppe „Tefina". — Zolldampfer: Kanonenboote „Acor", „Lurio", 1 Geschütz, „Mello Gouveia", 1 Geschütz, „Amelia" (Yacht des Königs), schaluppen: „Rio Minho", „Guadiana", „Aurelia Correia", „Bandin". — Bar=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	8	150	10	.	.	
.	.	.	.	=	100	7000	30	.	91	
.	.	.	.	1	10	450	19,7	.	10	
.	.	.	.	=	18	730	19,8	.	16	
.	.	.	.	2	.	6	.	.	.	
.	.	.	.	1	360	1100	10	.	96	
.	.	.	.	1	500	1200	13	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	12	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

VIII 12,7, II M. „India“, 2578 t Dpl., 900 ind. Pf., 12 Knoten, II 8. — Weitere Schul-
II 12, II 10,5, III SK 4,7, II M. Matrosenschulschiffe: Die alte Schraubenkorvette „Sagres“,
Segelbarkassen „Cabinda“, „Pedro Nunes“, II 8. — Schleppdampfer: „Lidador“, 252 t
Schraubendampfer: „Dilly“, 2 Geschütze, „Neves Ferreira“, 3 Geschütze, Dampfer
„Faro“, „Lagos“, „Tavira“, I 7,6. — Yachten: „Barbosa du Bocage“, 1 Geschütz,
950 t Dpl., 40 Mann Besatzung, 18 Knoten Fahrt, II 3,7 und II M. — Segel-
kasse: „San Thomé“. — Kutter: „Vinte e Sete de Julho“.

Rumänien.

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Elisabetha . .	Panzerdecksschiff	88	75,0	10,2	4,5	1300	IV 17, IV SK 5,7, II SK 3,7, II M, IV Tr ▲
Kanonenboote.							
Fulgerul . . .	Kanonenboot 2. Kl.	73	25,0	4,8	1,3	85	I 8
Grivitza . . .	=	80	30,0	5,2	1,8	110	II SK 5,7, I SK 3,7
Alexandru cel Bun	=	82	23,0	4,6	=	104	I M, II Tr
Bistritza . . .	=	88	30,8	4,1	=	100	I SK 5,7, II SK 3,7
Oltul	=	=	=	=	=	=	=
Siretul	=	=	=	=	=	=	=
Opanez	Kanonenschaluppe	82	17,0	3,5	1,6	45	II M
Rahova . . .	=	=	=	=	=	=	=
Smardan . .	=	=	=	=	=	=	=
Bratul	Raddampfer	93	30,5	.	0,6	23	=
Torpedoboote.							
Soimul . . .	Torpedobt	82	19,2	2,4	1,8	16,5	I M, I Spier
Vulturul . . .	=	=	=	=	=	=	=
Naluca . . .	=	88	38,0	3,5	2,1	56	I SK 3,7, II Tr ▲, I Spier
Smeul	=	=	=	=	=	=	=
Sborul . . .	=	=	=	=	=	=	=
Monteano . .	=	95	.	.	.	.	.
Olteano . . .	=	=	.	.	.	.	.
Alceo	=	=	.	.	.	.	.
Arges	Patrouillboote für die Donau	94	19,8	3,0	1,6	32	II M, II Spier
Trotus		=	=	=	=	=	=
Bodea		=	=	=	=	=	=
Teleorman . .	=	=	=	=	=	=	=
Spezialschiffe.							
Romania . .	Aviso	62 (90)	45,0	4,8	1,1	130	IV 7
Mircea	Dampfer	82	36,0	7,6	3,7	350	II 7,8, II R

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
80 S	.	.	.	2	80	4714	18,5	.	250	
.	.	.	.	2	.	100	7,0	.	40	
.	.	.	.	1	.	180	9,0	.	60	
.	.	.	.	2	.	150	„	.	40	
.	.	.	.	1	.	350	13,2	.	30	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	100	8,5	.	25	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
.	.	.	.	Rad	.	.	.	.	.	Für den Pruth
.	.	.	.	1	1	150	16,0	.	8	Yarrow
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	12	500	21,0	.	20	Frankreich
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	140	.	.	.	Schichau
.	.	.	.	.	.	„	.	.	.	„
.	.	.	.	.	.	„	.	.	.	„
.	.	.	.	.	.	„	.	.	.	„
.	.	.	.	Rad	.	240	8,0	.	60	
.	.	.	.	1	30	160	8,5	.	150	Seegehendes Schulschiff

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Constanza . .	Schleppdampfer	86	37,0	6,5	2,4	400	.
Mangalia . .	Lootsendampfer	.	11,0	3,0	1,4	.	.

Außerdem: 6 Dampfbarkassen für den Strompolizeidienst („Granicerul", „Pandurul", 100 bis 800 t Dpl; 2 Pontons zum Minenlegen; 12 Pontons.

Rußland.

I. Ostseeflotte.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Petropawlowsk	Geschwader-Panzerschiffe	94	112,5	21,3	7,9	10 960	IV 30,5, XII SK 15, X SK 4,7, XXVI SK 3,7, VII TL (II ⮟)
Poltawa . . .	„	„	„	„	„	„	„
*Ssewastopol	„	95	„	„	„	„	„
Peresswjät . .	„	98	130,0	21,8	„	12 674	IV 25,4, XI SK 15, XX SK 7,5, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, V TL (II ⮟)
Ossljabja . . .	„	„	„	„	„	„	„
Pobjäda . . .	„	i B	„	„	„	„	„
Retwisan . . .	„	„	112,2	22,0	„	12 700	IV 30,5, XII SK 15, XX SK 7,5, XX SK 4,7, VI SK 3,7, VI TL (V ⮟)
Cesarewitsch .	„	„	118,5	23,0	„	12 900	IV 30,5, XII SK 15, XX SK 7,5, XX SK 4,7, VI SK 3,7, IV TL ⮝
Borodino . .	„	„	.	.	.	.	.
Imperator Alexandr III.	„	„	.	.	.	.	.
Orel	„	„	.	.	.	.	.

Linienschiffe 2. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Pjotr Weliki .	Geschwader-Panzerschiffe	72	98,3	19,3	6,9	9 665	IV 30,5, IV 8,7, XII M, II TL ⮟
Imperator Alexandr II.	„	87	99,4	20,4	7,8	8 440	II 30,5, IV 23, VIII 15, XVIII M, V TL ⮝
Imperator Nikolai I.	„	89	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	Rad	.	600	10,0	.	.	
:	.	.	.	.	.	70	9,0	.	.	

„Poterasul", „Randunica", „Santinela" und „Veghietorul"); 7 Schleppschiffe von

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
75	400	125	300	2	900	11 214	16,4	5600	633	
		S								
=	=	=	=	=	=	11 255	16,3	=	=	
=	=	=	=	=	=	10 600	17,0	=	=	
63	225	.	225	3	.	14 500	18,0	.	=	
		S								
=	=	.	=	=	.	=	=	.	=	
=	=	.	=	=	.	=	=	.	=	
76	225	152	254	2	1016	16 300	=	8350	.	
		S								
.	.	.	.	.	800	=	=	5500	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76	355	355	355	2	960	8 258	13,0	3700/9	439	
		C								
75 S	356 C	76	254 C	=	=	8 289	15,3	2000/8	623	
=	=	=	=	=	850	7 863	14,8	4900/8	611	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge in m	Breite in m	mittl. Tiefgang in m	Deplacement t	Armirung
*Nawarin . .	Geschwaderpanzerschiffe	91	103,0	20,4	7,6	9476	IV 30,5, VIII 15, XII S K 4,7, XII S K 3,7, IV M, VI T L ▲
Ssissoi Weliki		94	105,1	20,7	6,7	8880	IV 30,5, VI 15, XII S K 4,7, XII S K 3,7, IV M, VI T L ▲
Küstenpanzerschiffe.							
Perwenetz . .	Küstenvertheidigungspanzerschiffe	63	67,6	16,2	4,5	3277	VI 20, VII 15, II 12, IV 10,7, II 8,7, II S K 4,7, V M
Netron-Menja		64	65,4	=	5,0	3340	XII 20, III 15, I T L
Kreml	=	65	65,5	=	5,3	3944	VIII 20, VII 15, VI 8,7, II M
Adm. Lasareff	=	67	76,3	13,0	6,2	3505	III 28, IV 8,7, V M
Adm. Greig	=	68	=	=	=	=	=
Adm. Spiridoff	=	=	75,7	=	5,7	=	II 28, IV 8,7, V M
Adm. Tschitschagoff	=	=	=	=	=	=	=
Adm. Uschakoff	=	93	84,5	15,9	5,2	4126	IV 25,4, IV 12, VI S K 4,7, X S K 3,7, VI M, IV T L ▲
Adm. Ssenjawin	=	94	=	=	=	=	=
General-Adm. Apraksin	=	96	=	=	=	=	=
Panzerkanonenboote.							
Bronenossetz .	Küstenvertheidigungspanzerschiffe	64	61,3	14,0	3,5	1565	II 23, IV M
Wjäschtschun .		=	=	=	=	=	=
Jedinorog . .		=	=	=	=	=	=
Koldun . . .	=	=	=	=	=	=	=
Latnik	=	=	=	=	=	=	=
Lawa	=	=	=	=	=	=	=
Perun	=	=	=	=	=	=	=
Strjäletz . . .	=	=	=	=	=	=	=
Tifon	=	=	=	=	=	=	=
Uragan . . .	=	=	=	=	=	=	=
Smertsch . . .	=	=	55,3	11,6	3,6	1402	II 23, IV 8,7, IV M

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
76	406	305 S	305	2	700	9144	15,7	6000	624	
75 S	406	125 E	300	"	550	8635	"	4440	582	
16	114 E	114	.	1	250	1068	6,0	.	185	
.	"	"	.	"	"	1632	8,0	.	.	
.	152 E	140	.	"	"	1121	6,5	.	190	
.	114 E	.	152 E	"	300	2004	9,0	.	276	
.	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
.	152 E	.	"	"	"	"	"	.	263	
.	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
75 S	254 S	.	203 S	2	260	5769	16,1	.	406	
"	"	.	"	"	"	5327	"	.	"	
"	"	.	"	"	214	5757	15,1	.	418	
25	127 E	.	279 E	1	100	480	6,0	.	110	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
"	"	.	"	"	"	"	"	.	"	
25	114 E	.	152 E	2	"	700	7,5	.	156	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Tscharodjeika	Küstenvertheid.-Pzrsch.	65	60,9	12,8	3,6	1 881	IV 23, IV 8,7, V M
Grosjaschtschi	Seegehnd. Kanonenboot	90	69,8	12,7	3,7	1 492	I 23, I 15, IV SK 4,7, IV M, II TL ▲
Gremjaschtschi	„	92	„	„	„	„	„
Otwaschni . .	„	„	„	„	„	„	„
Chrabri . . .	„	95	„	„	„	„	II 20, I SK 15, V SK 4,7, IV SK 3,7, II TL ▲

Große Kreuzer.

Panzerkreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Knjäs Poscharski	Kreuzer 1. Kl.	67	83,1	14,9	6,7	5 049	II 20, I 15, IV 8,7, X M, II TL ▼
Minin	„	69 78	91,1	„	7,4	5 940	IV 20, XII 15, IV 8,7, XII M, III TL ▲
General-Admiral	„	73	86,8	14,6	7,0	4 690	VI 20, I 15, VI 8,7, II SK 4,7, II M, II TL ▲
Gerzog Edinburgski	„	75	87,0	„	„	4 607	IV 20, V 15, VI 10,7, X M, II TL ▲
Wladimir Monomach	„	82	89,9	15,9	7,6	5 754	IV SK 15, VII SK 12, XII SK 4,7, VI SK 3,7, IV M, III TL ▲
Dmitri Donskoi	„	83	„	„	7,8	5 796	VI SK 15, X SK 12, VI SK 4,7, XII SK 3,7, XII M, V TL ▲
Admiral Nachimoff	„	85	100,5	18,6	„	7 787	VIII 20, X 15, IV 8,7, X M, III TL ▲
Pamjat Asowa	„	88	115,1	15,2	7,6	6 600	II 20, XIII 15, VII SK 4,7, VIII M, III TL ▲
Rjurik	„	92	132,6	20,4	7,9	10 933	IV 20, XVI SK 15, VI SK 12, X SK 4,7, VI SK 3,7, XVI M, VI TL ▲
Rossija	„	96	144,2	20,7	„	12 195	IV 20, XVI SK 15, XII SK 7,5, XX SK 4,7, XVI SK 3,7, V TL ▲
Gromoboi . .	„	99	„	„	„	„	IV 20, XVI SK 15, X SK 7,5, XXXVIII kl SK, IV TL (II ▼)
Bajan	„	i B	135,6	17,4	6,7	7 800	II 20, VIII SK 15, XX SK 7,5, VII SK 4,7, VI TL (II ▼)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	114 C	.	165 C	2	100	876	7,8	.	178	
37 S	125 S	.	.	„	.	2 056	13,3	.	„	
„	„	.	.	„	.	2 068	13,7	.	188	
„	„	.	.	„	.	2 471	14,4	.	„	
„	„	.	.	„	.	2 097	14,5	.	186	
.	114 C	114 C	.	1	350	2 835	10,5	.	455	
25 C	180 C	203	.	„	1000	5 290	14,5	.	575	
25 S	152 C	152 C	.	„	680	3 274	12,3	5627 / 7,0	552	
„	„	„	.	„	„	3 582	13,2	.	503	
51 S	152 C	.	.	2	900	7 044	15,3	6200 / 8,0	495	
19 S	„	.	.	1	825	7 488	16,5	3000	507	
76 S	252 C	.	203 C	2	1100	6 795	15,1	4180	570	
63 S	152 C	.	„	„	850	5 716	16,8	5000	„	
64 S	250 C	203 C	.	„	1663	13 588	18,8	7812 / 7,0	705	
70 S	203 S	127 S	.	3	1400	18 424	19,7	19000	868	
63 S	150 S	.	.	„	1316	21 750	20,0	„	841	
50 S	200 S	.	.	2	1000	16 500	21,0	„	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
			Geschützte Kreuzer.				
Diana	Kreuzer 1. Kl.	99	123,7	16,8	6,4	6630	VIII SK 15, XX SK 7,5, X kl SK, IV TL ▲
Pallada . . .	„	„	„	„	„	„	„
Awrora . . .	„	i B	„	„	„	„	„
Warjag. . . .	„	„	121,9	15,8	5,8	6000	XII SK 15, XII SK 7,5, VI SK 4,7, VI TL (II ▼)
Bogatyr . . .	„	„	131,0	16,6	6,3	6500	„
Askold	„	„	„	15,0	6,2	6300	„
N	„	proj	125,6	16,3	6,3	6375	XII SK 15, XII SK 7,5, VIII SK 4,7, V TL (II ▼)

Kleine Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			Geschützte Kreuzer.				
Rynda	Kreuzer 2. Kl.	85	80,7	14,0	5,8	2950	X 15, IV 8,7, VIII M, III TL (I ▼)
Adm. Korniloff	Kreuzer 1. Kl.	87	107,0	14,8	6,7	5029	XIV 15, VI SK 4,7, X M, VI TL ▲
Swjätlana . .	„	96	101,0	13,0	5,7	3862	VI SK 15, X SK 4,7, II M, II TL ▲
Nowik	„	i B	106,0	12,2	5,0	3000	VI SK 12, VI SK 4,7, VI TL ▲
Bojarin . . .	„	„	.	.	.	„	.
			Ungeschützte Kreuzer.				
Asia	Kreuzer 2. Kl.	74	82,3	10,7	5,0	2500	II 15, VII 10,7, IV M
Kreisser . . .	„	75	64,4	10,0	„	1567	II 15, IV 10,7, II SK 4,7, IV M, I TL ▼
Dschigit . . .	„	76	63,3	„	4,9	1334	II 15, IV 10,7, II SK 4,7, VI M
Afrika	„	77	89,3	11,6	5,2	2852	I 15, IV 10,7, II 8,7, III TL ▲
Najäsdnik . .	„	78	63,3	10,0	4,9	1334	III 15, IV 10,7, VI M, II TL ▲
Rasboinik . .	„	„	„	„	„	„	II 15, IV 10,7, IV SK 4,7, VI M, I TL ▲
Plastun . . .	„	79	„	„	„	„	III 15, IV 10,7, VI M
Wjästnik . . .	„	80	„	„	„	„	III 15, IV 10,7, VI M, I TL ▲

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
63 S	.	.	.	3	972	11 610	20,0	.	.	
〃	.	.	.	〃	〃	〃	〃	.	.	
〃	.	.	.	〃	〃	〃	〃	.	.	
76 S	.	.	.	.	.	.	.	.	580	
70 S	.	.	.	.	.	19 500	23,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	12 000	〃	.	.	
50 S	.	.	.	.	.	20 000	〃	.	.	
38 S	.	.	.	1	450	3 171	14,4	7200 / 8,0	330	
60 S	.	.	.	2	850	5 817	13,3	4500 / 9,4	478	
50 S	.	.	.	〃	400	9 500	20,2	7000	.	
〃	.	.	.	.	300	18 000	25,0	5000	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	760	1 100	12,0	.	215	
.	.	.	.	〃	.	1 206	11,0	.	186	
.	.	.	.	〃	.	1 383	11,5	2500	188	
.	.	.	.	〃	960	1 350	11,0	.	158	
.	.	.	.	〃	200	1 464	11,5	.	177	
.	.	.	.	〃	〃	1 434	12,0	.	186	
.	.	.	.	〃	〃	1 464	11,3	.	184	
.	.	.	.	〃	〃	1 268	11,5	.	195	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Kanonenboote.							
Jersch	Kanonenboot	74	29,6	8,7	2,2	291	I 28, II M
Mina	=	77	37,7	6,8	2,0	258	II M
Wichr	=	79	33,5	11,6	2,2	389	I 28, II M
Doschd	=	=	=	10,5	2,3	402	=
Grad	=	81	=	=	=	=	=
Snjäg	=	=	=	=	=	=	=
Grosa	=	=	36,0	8,8	=	386	IV 8,7, II M
Burja	=	=	=	=	=	=	I 28, II M
Giljak	=	97	63,1	11,2	2,6	963	I SK 12, V SK 7,5, IV SK 4,7, IV M, I TL ▲
Torpedofahrzeuge.							
Leitenant Iljin	Torpedokreuzer	86	69,4	7,5	2,7	600	V SK 4,7, XII M, VII TL ▲
Wojewoda . .	=	92	58,7	7,4	3,4	400	VI SK 4,7, III SK 3,7, III TL ▲
Possadnik . .	=	=	=	=	=	=	=
Abrek	=	96	65,5	7,6	2,6	534	I SK 7,5, V SK 4,7, II TL ▲
Torpedoboote.							
Ssokol	Torpedoboot 1. Kl.	95	58,0	5,6	2,1	240	I SK 7,5, III SK 4,7, II TL ▲
Kretschet . . .	=	98	60,6	=	1,5	=	=
Korschun . . .	=	=	=	=	=	=	=
Jastreb . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nyrok	=	=	=	=	=	=	=
Berkut	=	=	=	=	=	=	=
Gagara . . .	=	i B	=	=	=	=	=
Woron	=	=	=	=	=	=	=
Filin	=	=	=	=	=	=	=
Ssowa	=	=	=	=	=	=	=
2 Stück . . .	=	=	=	=	=	=	=
Ssom	=	99	61,9	6,6	3,9	350	I SK 7,5, V SK 4,7, III TL ▲
Kit	=	i B	62,0	7,0	2,8	=	=
Skat	=	=	=	=	=	=	=
Delfin	=	=	=	=	=	=	=
Kassatka . . .	=	=	=	=	=	=	=
Ossetr	=	=	56,6	6,3	2,0	312	=
Kefal	=	=	=	=	=	=	=
Lossos	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	240	6,0	.	52	
.	.	.	.	"	.	195	5,5	.	43	
.	.	.	.	2	.	431	8,0	.	53	
.	.	.	.	"	.	445	7,5	.	57	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	240	7,0	.	53	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	934	11,3	.	150	
20 S	.	.	.	2	97	3282	15,3	4000 8,0	127	
.	.	.	.	1	88	3542	20,0	.	64	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	2	.	4506	21,2	.	.	
.	.	.	.	2	53	3700	29,8	.	53	Yarrow
.	.	.	.	"	.	2800	27,5	.	.	Crichton & Co., Abo (Typ Sokol)
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Ischora-Werft
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Newski-Werft
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	"	.	"	"	.	.	Crichton & Co., Abo
.	.	.	.	.	80	6000	27,0	3500 15,0	.	Birkenhead
.	.	.	.	.	.	5400	"	.	.	Schichau
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	5700	26,0	.	.	Forges & Chant., Havre
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"
.	.	.	.	.	.	"	"	.	.	"

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Forel.	Torpedoboot 1. Kl.	98	56,6	6,3	2,0	312	I SK 7,5, V SK 4,7, III TL ▲
Sterljad . . .	=	=	=	=	=	=	=
Wsryw	=	77	36,6	4,9	3,4	160	I TL ▼
Nr. 101 . . .	=	85	37,9	3,9	1,4	68	II M, II TL ▲
Nr. 102 . . .	=	86	43,4	5,2	2,4	166	=
Nr. 103 . . .	=	92	42,0	4,5	2,1	120	III M, III TL ▲
Nr. 104 . . .	=	94	36,0	3,9	2,6	80	II M, II TL ▲
Nr. 105 . . .	=	86	38,9	3,8	2,3	74	=
Nr. 106 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 107 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 108 . . .	=	=	38,6	4,5	2,1	85	=
Nr. 109 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 110 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 111 . . .	=	90	38,4	=	2,2	81	=
Nr. 112 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 113 . . .	=	91	=	=	=	=	=
Nr. 114 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 115 . . .	=	93	38,9	4,6	2,0	88	=
Nr. 116 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 117 . . .	=	91	40,9	4,5	2,4	93	=
Nr. 118 . . .	=	=	46,8	3,8	2,5	104	=
Nr. 119 . . .	=	94	42,0	4,5	2,1	120	II M, III TL ▲
Nr. 120 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 121 . . .	=	=	38,9	4,6	2,0	88	II M, II TL ▲
Nr. 122 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 123 . . .	=	92	46,5	4,0	2,6	100	=
Nr. 124 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 125 . . .	=	93	38,9	4,6	2,0	88	=
Nr. 126 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 127 . . .	=	96	=	=	=	=	=
Nr. 128 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 129 bis 132	=	95 bis 97	42,0	4,5	2,1	120	II M, III TL ▲
Nr. 133 bis 142	=	=	=	=	=	=	=
77 Stück . . .	Torpedoboote 2. Kl.	78	20,0	2,5	1,7	23	I TL ▲

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Dwina	Schulschiff	71	95,0	12,9	5,5	3113	III 15, IV 10,7, VI M, I TL ▲
Strjälok . . .	=	79	65,2	10,0	4,4	1334	II kl Gesch
Opritschnik . .	=	80	=	=	=	=	

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	.	5700	26,0	.	.	Normand, Havre
.	.	.	.	.	.	„	„	.	.	„
.	.	.	.	1	16,5	800	12,3	.	33	St. Petersburg
.	.	.	.	2	14	500	14,0	.	18	„
.	.	.	.	„	.	1420	16,2	2000	22	England
.	.	.	.	„	20	2000	24,6	.	19	Normand
.	.	.	.	1	15	1300	24,5	1800	.	„
.	.	.	.	„	„	550	14,0	.	18	St. Petersburg
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	18	900	20,0	3500	„	Schichau
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	17	1000	18,3	2300	„	St. Petersburg
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	„	„	„
.	.	.	.	„	18	1250	20,8	.	21	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	19	1245	20,0	.	18	Abo
.	.	.	.	„	„	1000	20,5	.	„	„
.	.	.	.	2	20	.	21,0	.	„	„
.	.	.	.	„	„	.	„	.	„	„
.	.	.	.	1	18	1300	„	.	21	Ischora-Werft
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	17	1000	16,3	.	22	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	18	„	21,1	.	21	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	„
.	.	.	.	2	20	2000	25,5	.	19	„
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	Newski-Werft
.	.	.	.	.	.	200	12,0	.	10	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	1526	10,9	.	184	
.	.	.	.	„	.	„	„	.	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Woin	Schulschiff	93	67,5	10,0	4,3	1280	VI 8,7, II M, I TL ▲
Wjärni	„	95	68,0	11,0	4,1	1286	IV SK 7,5, II SK 4,7, II SK 3,7, I TL ▲

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Alexandria . .	Yacht	51	54,0	6,6	1,4	228	V kl Gesch
Zarewna . . .	„	74	60,9	8,5	3,8	840	IV 8,7
Marewo . . .	„	78	21,9	4,6	1,7	50	.
Poljarnaja Swjäsda	„	90	96,0	14,0	5,5	3640	IV 10,7
Strjäla . . .	„	91	50,0	6,7	1,8	287	.
Schtandart .	„	95	112,8	15,4	6,1	5557	VIII SK 4,7
Tamara . . .	„	99	79,2	8,7	4,5	1050	.
Artelschtschik .	Transporter	58	48,5	7,3	3,8	692	.
Kompaß . . .	„	59	40,0	6,1	2,9	266	.
Sextan	„	„	„	„	„	„	.
Krassnaja Gorka	„	61	55,0	8,1	3,7	1166	II 8,7
Jewropa . . .	„	78	93,3	11,3	5,2	3169	II TL
Ssamojäd . .	„	95	52,0	10,0	3,7	1055	II SK 7,5, IV SK 4,7, II SK 3,7
Bakan	„	96	53,0	9,9	„	886	.
Ilmen	Dampfer	52	49,2	5,2	1,5	247	II 8,7
Onega	„	„	49,7	6,5	„	336	.
Dnjäpr	„	53	50,3	7,5	2,9	480	.
Newa	„	62	48,8	5,0	1,5	211	II kl Gesch
Peterburg . .	„	„	46,5	„	1,6	236	.
Slawjanka . .	„	73	31,7	5,8	2,9	182	II M
Bukssir	„	85	20,6	4,8	2,4	68	.
Leitenant Owzyn	„	93	.	.	.	.	.
Moika	Hafenschiff	52	26,8	5,6	2,0	139	III kl Gesch
Ischora . . .	„	61	35,2	6,4	1,6	126	.
Kolduntschik .	„	63	25,4	4,0	„	45	.
Lag	„	„	21,4	3,0	1,7	62	I 8,7
Lot	„	„	„	„	„	„	„
Rabotnik . . .	„	65	54,6	6,9	2,3	281	.
Possylni . . .	„	„	27,9	4,9	1,5	77	.
Kusnetschicha .	„	71	25,0	4,0	1,3	44	.
Brigitowka . .	„	75	19,5	3,9	1,8	24	.
Polesni	„	79	14,5	4,7	2,5	79	.
Ochta	„	80	23,5	5,2	2,4	92	.
Wodolei . . .	„	81	28,5	5,6	2,1	215	.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Rybka	Hafen-	83	23,2	4,3	1,7	52	.
Lotzman . . .	schiff	87	25,7	4,3	1,5	76	.
Mogutschi . .	„	92	50,3	8,4	3,9	600	.
Bistri	„	i B	.	.	.	.	.
Skori	„	„	.	.	.	.	.
Jschorka . . .	„	„	.	.	.	.	.
Jermak . . .	Eisbrecher	98	91,0	21,2	6,0	.	.

Außerdem: Die Segelschiffe „Morjak“ und „Leitenant Skuratoff“; die Dampfer

II. Schwarze Meer-Flotte.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Jekaterina II.	Geschwad. Panzersch.	86	104,0	21,0	7,6	10 181	VI 30,5, VII 15, VIII SK 4,7, IV SK 3,7, VII TL ▲
Tschessma . .	„	„	„	„	„	„	„
Ssinop	„	87	„	„	„	„	„
Georgi Pobjädonossetz	„	92	97,5	.	8,1	10 280	VI 30,5, VII 15, VIII SK 4,7, X SK 3,7, VII TL ▲
*Tri Swjatitelja	„	93	113,1	22,3	8,2	12 480	IV 30,5, VIII 15, IV 12, X SK 4,7, XX SK 3,7, VI TL (II ▼)
Knjäs Potemkin Tawritscheski	„	i B	„	„	„	„	„

Linienschiffe 2. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Dwjänadzat Apostoloff	Geschwad. Panzersch.	90	98,7	18,3	8,0	8076	IV 30,5, IV 15, XII SK 4,7, XIV SK 3,7, VI TL ▲
Rostisslaff . .	„	96	107,0	20,7	7,0	8880	IV 25,4, VIII 15, XII SK 4,7, XI SK 3,7, IV TL ▲

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Nowgorod . .	Küst. Vertheid. Panzersch.	73	30,8	30,8	4,1	2491	II 28, II 8,7, I TL ▼
Vice-Admiral Popoff		75	36,6	36,6	„	3590	II 28, VI 8,7, II 3,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	220	9,0	.	15	
.	.	.	.	.	.	130	7,5	.	17	
.	.	.	.	.	100	889	12,5	.	49	
.	.	.	.	Rad	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	„	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	4	300	11 250	16,0	.	.	

„Pachtussoff", „Tschaika", „Koptschik" und „Sorki".

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76 S	457 C	356 C	.	2	700	9101	14,5	4600 / 8,0	639	Naphthaheizung
„	457 C	381 C	.	„	„	9053	13,0	„	„	
„	„	„	.	„	„	12 807	„	„	„	Naphthaheizung
64 S	406 S	305 S	.	„	„	13 428	14,8	1920 / 8,0	648	
76 S	457 S	406 S	406 S	„	1000	10 600	18,0	4900 / 8,0	639	
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
62 S	356 S	305 S	305 S	2	412	8758	15,7	4200 / 8,0	602	
76 S	400 S	127 S	300 S	„	800	8500	16,5	2000	624	Naphthaheizung
70 C	229 C	.	229 C	4	130	2000	6,0	.	153	
75 C	458 C	.	407 C	„	170	3066	7,0	.	203	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Kleine Kreuzer.							
Ungeschützte Kreuzer.							
Pamjat Merkuria	Kreuzer 1. Kl.	80	90,0	12,5	6,1	3050	VI SK 15, IV SK 4,7, IV SK 3,7, V TL (I ▼)
Kubanetz . . .	Seegehendes Kbt.	87	64,0	10,7	3,4	1224	II 20, I 15, VI SK 4,7, II TL ▲
Teretz	„	„	„	„	„	„	„
Uraletz	„	„	„	„	„	„	„
Donetz	„	„	„	„	„	„	„
Saporoschetz .	„	„	„	„	„	„	„
Tschernomoretz	„	„	„	„	„	„	„
Torpedofahrzeuge.							
Kapitan Ssaken	Torpedokreuzer	89	71,6	7,5	2,8	600	VI SK 4,7, IV SK 3,7, VII TL ▲
Kasarski . .	„	90	58,0	7,3	3,4	400	VI SK 4,7, IV SK 3,7, II TL ▲
Griden	„	93	„	„	„	„	„
Torpedoboote.							
Nr. 251 . . .	Torpedoboot 1. Kl.	80	30,5	3,8	1,9	48	II M, II TL ▲
Nr. 252 . . .	„	91	38,4	4,5	2,1	81	„
Nr. 253 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 254 . . .	„	84	37,1	4,1	„	78	„
Nr. 255 . . .	„	83	37,4	3,8	1,9	71	„
Nr. 256 . . .	„	91	46,8	„	2,5	104	„
Nr. 257 . . .	„	83	34,4	„	1,9	65	„
Nr. 258 . . .	„	„	38,9	„	2,3	63	„
Nr. 259 . . .	„	89	46,5	5,1	2,1	136	III M, III TL ▲
Nr. 260 . . .	„	„	38,9	4,6	2,0	88	III M, II TL ▲
Nr. 261 . . .	„	86	38,6	4,5	2,1	85	II M, II TL ▲
Nr. 262 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 263 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 264 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 265 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 266 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 267 . . .	„	„	38,9	3,8	2,3	74	„
Nr. 268 . . .	„	95	„	4,6	2,0	88	III M, II TL ▲
Nr. 269 . . .	„	aus der Flottenliste gestrichen.					
Nr. 270 . . .	„	95	42,0	4,5	2,1	120	II M, III TL ▲

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	300	2403	14,5	2400	335	
								8,0		
.	.	.	.	2	160	1522	13,5	4750	180	
.	.	.	.	=	=	1657	12,2	=	=	
.	.	.	.	=	=	1671	12,8	=	=	
.	.	.	.	=	=	2159	12,0	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	12,5	=	=	
.	.	.	.	=	=	=	13,0	=	=	
.	.	.	.	2	97	4500	17,0	4800	120	
								8,0		
.	.	.	.	1	90	3300	21,0	4000	63	
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
.	.	.	.	1	8,3	500	15,5	350	15	Yarrow
								15,0		
.	.	.	.	=	17	1024	17,2	2300	.	Odessa
.	.	.	.	=	=	=	=	=	.	=
.	.	.	.	=	12	600	18,0	1000	18	Frankreich
.	.	.	.	=	11	558	=	=	=	
.	.	.	.	=	.	1000	20,5	.	25	Abo
.	.	.	.	=	10	689	18,0	1000	18	Thornycroft
.	.	.	.	=	11	575	18,5	1170	=	Normand
.	.	.	.	2	38	2000	26,5	4000	25	Schichau
.	.	.	.	1	18	847	21,0	.	16	=
.	.	.	.	=	17	1000	20,0	3500	18	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=
.	.	.	.	=	15	575	17,5	.	=	Nikolajew
.	.	.	.	=	18	847	21,0	.	16	=
.	.	.	.	2	20	2000	24,6	.	19	=

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Nr. 271 . . .	Torpedoboot 1. Kl.	95	42,0	4,5	2,1	120	II M, III TL ▲
Nr. 272 . . .		97	=	=	=	=	=
Nr. 273 . . .	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 274 . . .	=	i B	=	=	=	=	=
Nr. 275 . . .	=	=	=	=	=	=	=
11 Stück . . .	Torpedoboote 2. Kl.	77 bis 78	21 bis 24	2,7 bis 3,2	1,7 bis 2,0	23 bis 33	I TL ▲

Schulschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Dnjästr. . . .	Schulschiff	68	103,6	14,2	6,3	5 185	=
Beresan . . .	=	70	=	13,1	6,1	5 096	III 15, I SK 12, I 10,7, I 8,7, I SK 4,7, I SK 3,7, I M
Prut	=	79	109,7	=	=	5 459	.

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Bombori. . .	Transporter	52	48,9	8,0	4,4	760	IV 8,7
Kasbek	=	54	51,5	=	3,5	692	II 8,7
Psesuape . . .	=	57	41,0	6,6	3,2	334	=
Ingul	=	72	52,7	8,0	3,7	745	=
Penderaklia .	=	.	66,5	9,1	4,7	1 005	=
Gonetz	=	78	52,7	7,9	3,7	755	II 8,7, II TL
Bug	=	91	62,2	10,4	4,6	1 360	VI SK 4,7, IV SK 3,7
Dunai	=	=	=	=	=	=	=
Eriklik	Dampfer	66	65,8	8,8	2,9	1 145	II 8,7
Kolchida . . .	=	89	50,3	6,9	3,4	400	II SK 3,7
Ssulin	Hafenfahrzeug	48	23,0	5,9	2,4	95	II kl Gesch
Ssestritza . .	=	57	39,1	6,8	1,1	200	.
Wjächa . . .	=	93	57,3	8,4	1,8	502	.

Außerdem: Kutter „Bujuk-Dere".

Kreuzer der Freiwilligen Flotte.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Orel	Dampfer	89	134,1	14,6	.	7 990	.
Ssaratoff. . .	=	91	129,5	15,3	8,2	8 566	.
Peterburg . .	=	94	141,7	16,5	=	9 500	.
Chersson . . .	=	95	150,2	=	7,3	10 225	.
Moskwa . . .	=	98	154,8	17,7	=	11 660	.
Poltawa . . .	=	i B	.	.	.	.	.
Kostroma . .	=	88	109,7	13,1	7,3	7 975	.
Nischni Nowgorod	=	90	99,0	12,0	.	7 876	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	20	2 000	24,6	.	19	Nikolajew
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	1	.	220	12,0	.	10	Rußland
.	.	.	.	1	.	2 400	10,6	.	179	
.	.	.	.	=	.	2 200	11,5	.	195	
.	.	.	.	=	.	2 722	11,0	.	175	
.	.	.	.	1	.	280	6,5	.	44	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	63	
.	.	.	.	=	.	216	8,0	.	53	
.	.	.	.	=	.	469	9,0	.	66	
.	.	.	.	=	.	591	8,0	.	108	
.	.	.	.	2	.	1 022	10,5	.	90	
.	.	.	.	=	.	1 509	12,0	.	191	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	Rad	.	734	11,0	.	111	
.	.	.	.	1	.	.	10,0	.	40	
.	.	.	.	.	.	180	7,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	8,0	.	44	
.	.	.	.	2	.	650	12,0	.	64	
.	.	.	.	2	.	9 600	19,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	10 000	18,5	.	.	
.	.	.	.	=	.	10 500	19,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	13 350	20,3	.	.	
.	.	.	.	3	.	15 000	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	449	2 600	13,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	1 656	11,0	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Jarosslaff . .	Dampfer	92	128,0	13,7	.	8 635	
Tamboff . . .	=	93	117,3	11,0	7,3	=	
Chabarowsk .	=	95	76,2	=	4,4	2 500	
Wladimir . .	=	=	127,7	15,1	7,6	10 500	
Woronesch . .	=	96	=	=	=	=	
Kiew	=	=	=	=	=	=	
Jekaterinosslaff	=	=	=	=	=	=	

III. Kaspische Flottille.

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Burun	Kanonenboote	79	36,0	8,8	2,3	383	IV 8,7, III 4,7
Tutscha. . . .		=	=	=	=	=	=

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Tschikischljar .	Dampfer	59	40,8	8,5	0,9	215	II 8,7
Baku	=	68	56,5	7,6	2,4	441	=
Krassnowodsk	=	82	40,8	8,5	0,9	215	=
Geok-Tepe . .	=	.	69,8	11,1	2,4	1011	IV 8,7, IV kl. SK

Außerdem: Kanonenboote „Ssäkira" und „Pischtschal", Zolldampfer „Tschassowoi".

IV. Sibirische Flottille.

Kleine Kreuzer.

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Sabjaka . . .	Kreuzer	78	67,0	9,1	4,3	1233	IV 10,7, VI SK 4,7, VI SK 3,7, II TL▲
Korejetz . . .	Seegehendes Kanonenbt.	86	62,8	10,7	3,4	1213	II 20, I 15, IV 10,7, II SK 4,7, IV SK 3,7, I TL▲
Mandschur . .	=	=	63,8	10,6	=	1224	=

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Ssiwutsch . .	Seegehendes Kanonenbt.	84	57,1	10,7	3,5	950	I 23, I 15, VI 10,7, IV M
Bobr	=	85	=	=	=	=	=

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Wssadnik . . .	Torpedokreuzer	93	58,7	7,4	3,4	400	VI SK 4,7, III SK 3,7, II TL▲
Gaidamak . .		=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	.	2500	12,0	.	.	
.	.	.	.	2	700	=	13,0	.	52	
.	.	.	.	1	.	1800	12,5	.	42	
.	.	.	.	2	.	3200	12,7	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	2	.	283	7,5	.	53	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	Rad	.	219	8,5	.	31	
.	.	.	.	=	.	806	12,0	.	45	
.	.	.	.	=	.	240	8,5	.	31	
.	.	.	.	=	.	1050	12,5	.	73	
.	.	.	.	1	315	1194	14,4	6000	155	
.	.	.	.	2	160	1564	13,5	4100	179	
.	.	.	.	=	=	1454	13,3	3800	.	
.	.	.	.	2	250	1125	10,7	.	170	
.	.	.	.	=	=	1134	11,0	.	=	
.	.	.	.	1	.	3199	21,0	.	64	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Torpedoboote.							
Kondor . . .	Torpedo-	i B	.	.	.	.	.
Nr. 201 . . .	boot 1. Kl.	87	38,6	4,6	2,1	76	II M, II TL ▲
Nr. 202 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 203 . . .	„	89	46,3	4,9	2,4	140	II M, III TL ▲
Nr. 204 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 205 . . .	„	86	46,8	3,8	2,5	100	II M, II TL ▲
Nr. 206 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 207 . . .	„	91	40,9	4,5	2,4	93	„
Nr. 208 . . .	„	i B	42,0	„	2,1	120	„
Nr. 209 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 210 . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 211 . . .	„	„	„	„	„	„	„
7 Stück . . .	Torpedo-boote 2. Kl.	78	22,0	2,7	1,7	23	I TL ▲
Spezialschiffe.							
Tungus . . .	Trans-	70	47,0	7,9	3,4	706	II 8,7
Jermak . . .	porter	„	„	„	„	„	„
Aleut	„	86	46,0	9,5	3,7	811	IV 8,7, IV SK 3,7, II TL ▲
Kamtschadal .	„	90	50,9	7,9	2,3	467	.
Jakut	„	92	62,6	8,5	3,9	701	II SK 4,7, II SK 3,7
Amur	„	98	99,3	11,9	4,4	2500	V SK 7,5, VI SK 4,7
Jenissei . . .	„	99	„	„	„	„	„
Possa	Hafen-	62	18,6	4,3	1,7	48	.
Ssilatsch . . .	fahrzeug	90	50,3	8,4	3,9	600	.
Rassylni . . .	„	.	.	.	.	.	.
Kurjer	„	i B	.	.	.	.	.
Prowornı . .	„	„	.	.	.	.	.
Udaloi	„	„	.	.	.	.	.
Usserdni . . .	„	„	.	.	.	.	.
Prileschni . .	„	„	.	.	.	.	.
Retiwi	„	„	.	.	.	.	.

Außerdem: Eisbrecher „Nadeschni" (1714 t).

San Domingo.

Kleine Kreuzer.

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Restauracion.	Kanonenboot	96	63,5	9,2	.	1000	VII SK 5,7, II M
Kanonenboote.							
Presidente . .	Kanonen-boot	78 97	62,5	.	.	400	V SK 4,7, II M
Independencia	„	94	51,9	7,6	.	322	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	Ischora-Werft
.	.	.	.	1	.	970	17,0	.	20	St. Petersburg
.	.	.	.	″	.	″	″	.	″	″
.	.	.	.	2	30	1800	20,4	.	21	Abo
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	″
.	.	.	.	1	31	1013	19,2	.	″	Normand
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	″
.	.	.	.	″	19	1339	19,6	.	.	Abo
.	.	.	.	2	20	2000	25,5	.	19	Wladiwostok
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	″
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	″
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	″
.	.	.	.	.	.	220	12,0	.	.	
.	.	.	.	1	.	360	8,0	.	136	
.	.	.	.	″	.	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	.	730	12,2	.	107	Minen-Transportschiff
.	.	.	.	″	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	867	12,0	.	95	
.	.	.	.	.	.	5000	17,5	.	.	
.	.	.	.	.	.	″	″	.	.	
.	.	.	.	1	.	.	.	.	10	
.	.	.	.	″	.	1400	13,0	.	48	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1899 angekauft
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	.	.	15,0	.	140	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	.	13,8	500 / 10	.	
.	.	.	.	1	.	.	12,0	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

San Salvador.

Dampfer „Cuscatlan" (90) 75 t Dpl. 10 Kn Fahrt.

Sarawak (unter englischem Protektorat).

Die Schraubendampfer „Vyner" (84) 406 Netto Reg t und „Lorna Doone" (81) 55 Netto

Schweden.

Küstenpanzerschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Svea	Panzerfahrzeug 1. Kl.	85	75,7	14,8	5,2	2931	II 25,4, IV SK 12, VI SK 5,7, VIII M, I TL ↓
Göta	„	89	78,8	14,6	5,1	3100	II 25,4, IV 15, V SK 5,7, VIII M, III TL (I ↓)
*Thule	„	93	79,5	„	4,9	3150	II 25,4, IV 15, V SK 5,7, VIII M, II TL ↑
Oden	„	96	84,8	14,8	„	3300	II 25,4, IV SK 12, IV SK 5,7, VI SK 4,7, IV M, I TL ↓
Thor	„	98	84,5	14,5	5,0	„	II 25,4, VI SK 12, X SK 5,7, II M, I TL ↓
Niord	„	„	„	„	„	„	„
Dristigheten	„	i B	87,0	15,0	4,9	3450	II 21, VI SK 15, X SK 5,7, IV SK 3,7, II TL ↓
N	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	„	„	„	„	„

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
John Ericsson	Panzerfahrzeug 2. Kl.	65	60,9	13,8	3,7	1522	II 15, V SK 5,7, II M
Tirfing	„	„	„	„	„	„	II 24, II M
Thordön	„	„	„	„	„	„	„
Loke	„	71	62,4	13,7	3,6	1620	„
Gerda	Panzerfahrzeug 3. Kl.	72	39,7	8,0	2,5	460	I 24, II M
Hildur	„	„	„	„	„	„	„
Ulf	„	73	„	„	„	„	I SK 12, II SK 5,7
Berserk	„	74	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							

Reg t; Raddampfer „Adeh" (84) 189 Netto Reg t.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
59	293	297	293	2	230	3079	15,0	830 / 15,0	177	Sollen umgebaut werden
		S								
50	300	.	300	„	288	4750	16,3	.	196	
		S								
50	292	279	305	„	230	4600	16,9	2240	.	
		S								
49	243	105	247	„	300	5334	16,6	.	212	
		S								
50	305	102	200	„	„	5000	16,4	2000	200	
		S								
„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
50	200	.	200	„	.	„	16,0	„	„	
		S								
„	„	.	„	„	.	„	„	„	„	
„	„	.	„	„	.	„	„	„	„	
„	„	.	„	„	.	„	„	„	„	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
25	127	.	261	1	.	380	6,0	.	80	
		E								
„	„	.	„	„	.	„	„	.	„	
„	„	.	„	„	.	„	„	.	„	
52	125	.	449	„	112	430	8,5	.	.	
		E								
19	76	.	419	2	.	150	8,0	.	45	
		E								
„	„	.	„	„	.	„	„	.	„	
„	„	.	„	„	.	„	„	.	„	
„	„	.	„	„	.	„	„	.	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Björn	Panzerfahrzeug 3. Kl.	74	39,7	8,0	2,5	460	I 24, II M
Folke.....	„	„	„	„	„	„	„
Sölve	„	„	„	„	„	„	„
Kanonenboote.							
Disa	Kanonenboot 1. Kl.	77	51,1	7,9	2,8	500	I 15, I 12, II SK 5,7, II M
Urd	„	„	52,5	7,8	3,2	536	I 15, I 12, II SK 5,7, I M
Skagul....	„	78	„	„	„	„	„
Rota	„	„	„	„	„	„	I 15, I 12, II M
Verdande ..	„	„	„	„	„	„	„
Skuld	„	79	„	„	„	„	„
Skäggald...	„	„	„	„	„	„	I 27, I 12, II M
Edda.....	„	82	56,0	8,2	3,1	640	I 27, I 15. II SK 3,7, II M
Torpedofahrzeuge.							
Drott.....	Chef-Fahrzeug	77	53,4	7,9	2,9	630	IV SK 4,7, I TL ▼
Blenda ...	Torpedo-Depotschiff	75	51,1	„	3,0	500	I 12, II M
Örnen	Torpedokreuzer	97	67,7	8,2	2,7	670	II SK 12, IV SK 5,7, I TL ▼
Jakob Bagge	„	98	„	„	„	„	„
Claes Horn .	„	„	„	„	„	„	„
Clas Uggla .	„	i B	.	.	.	.	.
Psilander ..	„	„	.	.	.	.	.
Torpedoboote.							
Komet	Torpedoboot 1. Kl.	96	39,0	4,8	1,9	85	II SK 4,7, II TL ▲
Blixt.....	„	98	„	„	„	„	„
Meteor....	„	„	„	„	„	„	„
Stjerna ...	„	99	„	„	2,1	92	II SK 3,7, II TL ▲
Orkan	„	i B	„	„	„	„	„
Bris.....	„	„	„	„	„	„	„
Vind.....	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	.	.	.	.	.
N	„	„	.	.	.	.	.
Nr. 1	„	84	34,5	3,7	1,8	65	I M, II TL ▲
Nr. 3	„	86	„	„	„	„	„
Nr. 5	„	„	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
19	76	.	419	2	.	150	8,0	.	45	
		S								
=	=	.	.	=	.	=	=	.	=	
=	=	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	2	98	598	11,6	.	75	
.	.	.	.	=	.	780	13,5	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	960	13,6	.	=	
.	.	.	.	2	209	960	12,8	.	.	
.	.	.	.	=	98	590	11,5	.	75	
19	.	.	.	=	.	3886	19,9	.	.	
S										
=	.	.	.	=	.	4000	19,5	.	.	
=	.	.	.	=	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	.	.	1200	24,4	.	.	Schichau
.	.	.	.	.	.	=	23,5	.	.	Karlskrona
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	=
.	.	.	.	1	10	620	18,5	1720	12	Thornycroft
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	Schweden
.	.	.	.	=	=	=	=	=	=	=

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Nr. 7	Torpedo-	86	34,5	3,7	1,8	65	I M, II TL ▲
Nr. 9	boot 1. Kl.	93	37,6	4,3	2,2	70	=
Nr. 11	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 61	Torpedo-	81	27,9	3,6	1,6	34	I M, I TL ▲
Nr. 63	boot 2. Kl.	82	30,5	3,7	1,8	40	I M, II TL ▲
Nr. 65	=	85	=	=	=	=	=
Nr. 67	=	86	=	=	=	=	=
Nr. 69	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 71	=	87	=	=	=	=	=
Nr. 73	=	=	=	=	=	=	=
Nr. 75	=	92	=	=	=	=	=
Nr. 77	=	=	=	=	=	=	=
Schulschiffe.							
Ran	Torpedoschulschiff	58 83	29,6	6,0	2,4	175	II TL (I ▼)
Astrid	Kanonen-	61	30,4	6,7	=	190	I B 12, II M
Sigrid	boot 2. Kl.	62	=	=	=	=	=
Gunhild . . .	=	63	=	=	=	=	=
Alfhild	=	=	=	=	=	=	=
Balder	Korvette	70	61,8	11,1	5,6	1880	I 15, VIII 12, I 6,5, II SK 3,7, V M
Saga	=	78	61,1	10,5	5,2	1530	I 15, VIII 12, I 6,5, III SK 3,7
Freja	=	85	65,8	12,2	6,0	1998	IV 15, VIII 12, II 6,5, IV SK 3,7, V M
Spezialschiffe.							
Svensksund .	Kanonenboot 2. Kl.	91	38,3	7,9	3,0	280	II SK 5,7

Außerdem: Die Segelfahrzeuge Korvette „Norrköping“, Briggs „Gladan“, „Snappopp“, Hulks „Eugenie“, „af Chapman“, „Lagerbjelke“, „Nordenskjöld“, „Vanadis“ und die Transportfahrzeuge „Kare“ und „Lägg ut“.

Siam.

Kleine Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Maha Chakri	Kreuzer	92	86,5	12,2	5,9	2400	IV SK 12, VIII SK 5,7, VI M
Kanonenboote.							
Muratha . . .	Kanonenboot	67	46,7	7,6	3,6	580	I B 14, II 7,6, I SK 5,7, II M
Regent	Schwimmende Batterie	68	40,6	7,9	3,2	660	VIII Gesch

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	10	620	18,5	1720	12	Schweden
.	.	.	.	"	.	850	19,3	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	8	350	16,0	.	10	Schweden
.	.	.	.	"	6	360	18,0	.	11	Thornycroft
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Schweden
.	.	.	.	.	.	140	9,5	.	38	
.	.	.	.	1	.	130	8,0	.	39	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	1380	12,1	.	216	
.	.	.	.	"	.	900	10,5	.	200	
.	.	.	.	"	.	1750	14,1	.	275	
.	.	.	.	.	.	440	12,5	.	.	Zugleich Minenleger, Eisbrecher und Torpedo-Reparaturschiff

„Skirner" und „Falken", Vollschiffe „Najaden" und „Jarramas"; die Kasernenschiffe „Stockholm"; die alten Kanonenboote „Sköld" und „Fenris", Yacht „Sköldmön" und

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
ja	.	.	.	2	280	3000	15,0	.	318	Dient als Königl. Yacht
.	.	.	.	1	.	.	10,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Siam Mongkut	Schwimm. Batterie	70	64,0	7,7	3,7	950	VIII B 10, II B 7,6
Maida	Kanonenboot	73	42,7	5,8	3,0	370	I B 12
Han Hak Sakru	„	75	27,5	7,6	1,8	260	I B 10, I B 9,5
Yong Yot . .	„	„	44,8	6,4	3,7	450	I B 12, I B 9, II M
Nirben	„	77	40,8	5,2	2,7	290	I B 10, VI kl B
Makut Rajakumar	„	87	49,1	7,2	3,0	500	II 12, V 9,5, IV M, I TL

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Moradoph . .	Spierentorpedoboot	88	22,0	2,8	1,5	45	

Schulschiffe.

Segelschulschiff „Thoon Kramon" (66), 800 t Dpl, VIII Gesch.

Spezialschiffe.

Depotschiff: „Akarat" (66), 545 t Dpl. — Transportdampfer „Chamroen" (89), 600 t
700 t Dpl; „Uthai" (90), 134 t Dpl; „Koh Si Tschang" (90), 100 t Dpl. —
650 t Dpl. — Schraubendampfer: „Cape Clear" (76), 99 Netto Reg t.

Spanien.

Linienschiffe 2. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
*Pelayo . . .	Acorazado I cl	86	102	20,2	7,6	9917	II 32, II 28, IX SK 14, III SK 5,7, II SK 4,2, XIII SK 3,7, VII TL
*Carlos V. .	„	95	115,8	20,4	7,9	9235	II 28, VIII SK 14, IV SK 10, IV SK 5,7, II M, VI TL

Linienschiffe 3. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Numancia . .	Acorazado II cl	63 98	95,6	17,0	8,1	7035	IV 16, VIII SK 14, III SK 12, VII SK 5,7, VI SK 3,7, II TL
Vitoria	„	65 98	90,2	17,3	8,6	7250	VI 16, VI SK 14, III SK 12, VII SK 5,7, VI SK 3,7, II TL

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	300	11,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	140	7,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	340	10,0	.	.	
.	.	.	.	"	.	180	9,0	.	.	
.	.	.	.	2	.	800	14,0	.	.	
.	.	.	.	1	.	.	10,0	.	.	

Dpl, und „Fylla" (90), 245 t Dpl. — Avisos: „Gladys", 700 t Dpl; „Ubon" (79),
Yachten: „Rising Sun" (70), 300 t Dpl; „Akaret" (75), 450 t Dpl; „Apollo" (79),

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
90 (Deck/Gürtel: S)	420	.	450 S	2	630	9 000	16,2	3620	556	
155 S	.	50 (Kasematte/Thurm: S)	250	"	"	15 000	20	12000	560	
.	130 (Gürtel/Kasematte: E)	120	.	1	1050	3 700	12	3436	591	
.	140 (Gürtel/Kasematte: E)	127	.	"	885	2 500	11	2430	419	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung

Große Kreuzer.

Panzerkreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
*Princesa de Asturias	Acorazado II cl	96	106	18,9	6,6	7000	II 24, X SK 14, VIII SK 5,7, VIII SK 3,7, II M, VIII TL
Cardenal Cisneros	"	97	"	"	"	"	"
Cataluña . . .	"	i B	"	"	"	"	"

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Alfonso XIII	Crucero protegido I cl	91	93,6	15,5	6,1	4826	IV 20, VI SK 12, VI SK 5,7, I SK 4,2, II SK 3,7, IV M, V TL
Lepanto . . .	"	93	"	"	"	"	"
Reina Regente	"	i B	103	16	6,1	5372	II 20, VIII SK 15, mehrere kl. SK
Isabel la Catolica	"	i B	88	11	4,3	2030	IV SK 14, IV SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Don Fernando de Aragon	"	i B	"	"	"	2000	"
Patria	"	i B	"	"	"	"	"
Marqués de la Ensenada	Crucero protegido II cl	90	61,3	9,1	3,8	1064	IV SK 12, II SK 5,7, I SK 3,7, III M, III TL
Rio de la Plata	"	98	75	10,6	4,4	1875	II SK 14, IV SK 10, IV SK 5,7, VI M, II TL
Puerto Rico .	"	i B	76	10,8	4,2	1775	?

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Alfonso XII	Crucero I cl	87	84,8	13,1	6,7	3900	VI 16, III SK 5,7, II SK 4,2, VIII M, V TL
Infanta Isabel	Crucero II cl	85	64	9,7	4,5	1196	IV SK 12, VIII M, II TL
Isabel II . .	"	86	64	9,8	4,6	1152	IV SK 12, I SK 4,2, VII M, II TL
Conde del Venadito	"	88	63,9	"	4,5	1189	IV SK 12, II SK 3,7, IV M, II TL
Giralda . . .	"	95	83,6	10,7	5,8	1580	V SK 5,7, II SK 3,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	300 S	2	1200	15 000	20,25	9700	497	
"	.	.	"	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	"	"	"	"	"	"	"	
112 S	.	.	.	2	1285	11 500	20,5	12000	491	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
80 S	.	.	.	"	.	6 500	20,0	.	.	
"	.	.	.	"	.	.	20	6000	.	
"	.	.	.	"	.	.	"	"	.	
"	.	.	.	"	.	.	"	"	.	
60 S	.	.	.	"	200	2 200	14	2160	156	
20 S	.	.	.	"	260	7 100	20	.	214	
.	.	.	.	"	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	720	4 400	12	4243	374	
.	.	.	.	"	217	1 500	14,75	2000	280	
.	.	.	.	"	250	"	12,8	2060	180	
.	.	.	.	"	270	"	12	2640	"	
.	.	.	.	2	.	8 500	20,9	6000	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Große Kreuzer.

Panzerkreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
*Princesa de Asturias	Acorazado II cl	96	106	18,9	6,6	7000	II 24, X SK 14, VIII SK 5,7, VIII SK 3,7, II M, VIII TL
Cardenal Cisneros	"	97	"	"	"	"	"
Cataluña . . .	"	i B	"	"	"	"	"

Kleine Kreuzer.

Geschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Alfonso XIII	Crucero protegido I cl	91	93,6	15,5	6,1	4826	IV 20, VI SK 12, VI SK 5,7, I SK 4,2, II SK 3,7, IV M, V TL
Lepanto . . .	"	93	"	"	"	"	"
Reina Regente	"	i B	103	16	6,1	5372	II 20, VIII SK 15, mehrere kl. SK
Isabel la Catolica	"	i B	88	11	4,3	2030	IV SK 14, IV SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Don Fernando de Aragon	"	i B	"	"	"	2000	"
Patria	"	i B	"	"	"	"	"
Marqués de la Ensenada	Crucero protegido II cl	90	61,3	9,1	3,8	1064	IV SK 12, II SK 5,7, I SK 3,7, III M, III TL
Rio de la Plata	"	98	75	10,6	4,4	1875	II SK 14, IV SK 10, IV SK 5,7, VI M, II TL
Puerto Rico .	"	i B	76	10,8	4,2	1775	?

Ungeschützte Kreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Alfonso XII	Crucero I cl	87	84,8	13,1	6,7	3900	VI 16, III SK 5,7, II SK 4,2, VIII M, V TL
Infanta Isabel	Crucero II cl	85	64	9,7	4,5	1196	IV SK 12, VIII M, II TL
Isabel II . .	"	86	64	9,8	4,6	1152	IV SK 12, I SK 4,2, VII M, II TL
Conde del Venadito	"	88	63,9	"	4,5	1189	IV SK 12, II SK 3,7, IV M, II TL
Giralda . . .	"	95	83,6	10,7	5,8	1580	V SK 5,7, II SK 3,7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	300 S	2	1200	15 000	20,25	9700	497	
=	.	.	=	=	=	=	=	=	=	
=	.	.	=	=	=	=	=	=	=	
112 S	.	.	.	2	1285	11 500	20,5	12000	491	
=	.	.	.	=	=	=	=	=	=	
80 S	.	.	.	=	.	6 500	20,0	.	.	
=	.	.	.	=	.	.	20	6000	.	
=	.	.	.	=	.	.	=	=	.	
=	.	.	.	=	.	.	=	=	.	
60 S	.	.	.	=	200	2 200	14	2160	156	
20 S	.	.	.	=	260	7 100	20	.	214	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	720	4 400	12	4243	374	
.	.	.	.	=	217	1 500	14,75	2000	280	
.	.	.	.	=	250	=	12,8	2060	180	
.	.	.	.	=	270	=	12	2640	=	
.	.	.	.	2	.	8 500	20,9	6000	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Doña Maria de Molina	Crucero II cl	96	71	8,3	2,7	823	II SK 12, IV SK 4,2, II M, IV TL
Marqués de la Victoria	=	97	=	=	=	=	=
Don Alvaro de Bazán	=	=	=	=	=	=	=
General Concha	Crucero III cl	83	47,9	7,9	3,4	548	III SK 12, III M
Magallanes .	=	84	48	7,8	3,5	527	=
Quirós. . . .	Cañonero I cl	95	42	6,5	2,3	300	II SK 5,7, II SK 3,7
Vasco Nuñez de Balboa	=	=	47,5	6	1,9	=	II SK 5,7, II M
Hernan Cortés	=	=	47	=	2	=	=
Villalobos . .	=	96	=	6,5	2,3	=	I SK 4,2, II SK 3,7
Cocodrilo . .	Cañonero II cl	75	34,4	6,4	2,5	250	I SK 12, I M
Pilar	=	81	35	6,6	2,4	255	=
Eulalia . . .	=	82	=	=	2,6	240	=
Mac Mahon.	=	87	24,6	4,9	1,8	103	II SK 4,2, I M
Ponce de Leon	=	95	41,2	5,8	1,6	200	II SK 5,7, I M

Die Kanonenboote III cl (lanchas cañoneras) „Aquila", „Almendares", „Atrevida", „Lince", „Mayari", „Perla", „Rubi", „Segura", „Tarifa", „Toledo", zum Dienst

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Destructor . .	Crucero torpedero	86	58,7	7,6	2,5	368	I SK 9, IV SK 5,7, II SK 3,7, III TL
Temerario . .	=	89	58	7,0	3,5	571	II SK 12, IV SK 5,7, I M, II TL
Nueva España	=	=	=	=	3,7	630	=
Martin Alonso Pinzón	=	91	=	=	3,3	571	=
Marqués de Molins	=	=	=	=	3,6	=	VI SK 5,7, I M, II TL
Vicente Yañez Pinzón	=	=	=	=	=	=	=
Filipinas . .	=	92	71	8,3	3,8	750	II SK 12, IV SK 4,2, II M, IV TL
Terror	=	96	67,1	6,7	1,7	380	II SK 7,5, II SK 5,7, II SK 3,7, II TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	.	2500	19,3	2500	111	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	.	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	68	600	9,5	1298	94	
.	.	.	.	"	75	"	"	1660	"	
.	.	.	.	1	63	352	11,0	3240	48	
.	.	.	.	"	"	"	13,5	2900	53	
.	.	.	.	"	67	"	12,2	"	44	
.	.	.	.	"	63	"	12,0	3240	54	
.	.	.	.	2	24	200	8	250	33	
.	.	.	.	"	30	240	8,8	900	45	
.	.	.	.	"	25	"	10	825	"	
.	.	.	.	"	10	150	9	103	32	
.	.	.	.	1	35	228	12,5	.	.	

„Cometa“, „Condor“, „Cuervo“, „Diamante“, „Diligente“, „Esperanza“, „Gaviota“, in kubanischen und philippinischen Gewässern bestimmt, sollen verkauft werden.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
55 S	.	.	.	2	100	3800	22,5	5010	59	England
15 S	.	.	.	"	130	2600	20,5	3395	79	.
"	.	.	.	"	120	2400	18,6	2700	81	Cadiz
"	.	.	.	"	125	2600	"	"	79	La Graña
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	"
.	.	.	.	"	120	2500	20	2500	111	Vea Murguia
.	.	.	.	"	100	6000	28,0	.	65	England

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Audaz	Crucero torpedero	97	67,1	6,7	1,7	380	II SK 7,5, II SK 5,7, II SK 3,7, II TL
Osado	=	=	=	=	=	=	=
Proserpina. .	=	=	=	=	=	=	=
Torpedoboote.							
Ariete	Torpedero I cl	86	45	4,5	1,7	120	III SK 4,2, II TL
Rayo.	=	=	=	=	=	=	=
Azor	=	87	41	4,3	=	127	II SK 4,2, II TL
Halcón	=	=	=	=	=	=	=
4 Stück . . .	=	i B	45	4	1,6	100	II M, II TL
Rigel	Torpedero II cl	83	32	3,8	2,4	61	I M, II TL
Acevedo . . .	=	85	36	=	1,2	66	II M, II TL
Julian Ordoñez	=	=	=	=	=	=	=
Retamosa . .	=	=	=	=	2	70	=
Habana . . .	=	86	39	3,9	1,9	60	I M, II TL
Orion	=	=	36	4,8	2,2	88	II M, II TL
Ejercito . . .	=	87	33	4,1	1,2	60	=
20 Stück . . .	=	i B	.	.	.	60 bis 70	=
Castor	=	78	25	3	0,9	23	Spier
Unterwasserboot.							
Peral	.	87	22	2,7	0,7	79/87	II TL
Schulschiffe.							
Nautilus . . .	Seekadettenschulschiff	57	59,3	10,4	4,8	1500	II SK 5,7, II SK 3,7, I M
Spezialschiffe.							
General Valdés	Transportschiff	87	106	10,7	3,5	1660	IV SK 5,7, II M
General Alava	=	95	64,3	9,1	5,4	532	II SK 7
Fernando Po	Ponton	.	46	10,4	.	.	I SK 12, II SK 8
Puigcerda . .	=	74	39	9	2	552	I 16, II SK 12
Diana	=	.	.	.	.	.	.

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	100	6000	30	.	65	England
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	2	20	1626	22	2000	27	England
.	.	.	.	„	22	1620	„	2500	„	„
.	.	.	.	1	25	1600	25	2000	18	„
.	.	.	.	„	„	„	„	2300	„	„
.	.	.	.	2	20	„	„	.	23	
.	.	.	.	1	13	700	14	702	15	Bremen
.	.	.	.	„	20	587	17	1200	18	England
.	.	.	.	„	„	666	„	„	„	„
.	.	.	.	„	13	700	18	1300	„	„
.	.	.	.	„	24	780	16	2500	16	„
.	.	.	.	„	16	1000	17	1960	18	Kiel
.	.	.	.	„	4,8	600	14	1100	12	„
.	.	.	.	„	20	.	.	.	23	
.	.	.	.	„	2	265	12	122	12	Frankreich
.	.	.	.	.	.	.	11 ↑ 10 ↓	.	10	Cadiz
.	.	.	.	.	.	1500	.	.	157	
.	.	.	.	Rad	200	3000	11	.	155	
.	.	.	.	1	.	.	11,1	.	67	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	58	
.	.	.	.	2	.	326	.	.	.	Torpedoschulschiff
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	„

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Argos	Vermess. Schiff	80	45,1	6,8	3,5	508	.
Urania	=	95	60	8	3,2	800	IV SK 7,5, II M
Aire	Minenfahrzeug	81	13,4	3,2	1,2	25	I Spier

Außerdem: Alte Fregatte „Asturias“: 1573 t Depl., 172 Mann Besatzung.

Name	Stapellauf	Netto Reg t	Geschwindigkeit	Armirung	Bemerkungen
Hilfskreuzer.					
Ciudad Condal . . .	72	1616	.		Der Spanischen Transatlantischen Gesellschaft gehörig
Habana	=	1573	.		
Mexico	76	1366	.		
Ciudad de Cadiz . .	78	1845	13,5	IV SK 12, IV SK 5	
Isla de Luzon . . .	82	2580	13,0	IV SK 15	
Isla de Panay . . .	=	2460	13,5		
San Agustin	=	1554	.		
San Francisco . . .	=	1672	.		
Cataluña	83	2247	14,0		
Buenos Aires . . .	87	3765	=	IV 15, IV SK 4,7, II M	

Türkei.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Linienschiffe 2. Kl.							
Messudie . . .	Kasemattschiff	74	101,3	18,0	7,9	9120	XII B 25,4, III 15, VI kl SK VII M
Linienschiffe 3. Kl.							
Azizie	Thurmschiff	64 97	89,6	17,0	7,8	6400	II 24, VIII 15, VI 10, IV kl SK VII M, II TL ⮝
Osmanie . . .	=	64 97	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	135	65	8	7776	87	
.	.	.	.	.	.	354	10	.	83	
.	.	.	.	2	8,5	175	8	.	16	

(Soll verkauft werden.)

Name	Stapellauf	Netto Reg t	Geschwindigkeit	Armirung	Bemerkungen
Hilfskreuzer.					
Alfonso XIII	88	3585	16	IV SK 14, II SK 10, II SK 3,7, IV M	Der Spanischen Transatlantischen Gesellschaft gehörig
Leon XIII	"	3950	15,0	.	
ReinaMariaChristina	"	3634	16	IV SK 14, II SK 10 II SK 3,7, IV M	
Alicante	89	2865	15,0		
Montevideo	"	3673	14,5		
Montserrat	"	2306	.		
P. de Satrustegui .	90	3090	15,0		

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
25	350	229	.	1	610	7431	13,0	.	640	
	E									
.	253	126	126	1	750	3735	12,0	.	640	
		E								
.	"	"	"	"	"	"	"	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Mamudie . .	Thurmschiff	64 92	89,6	17,0	7,8	6400	II 24, VIII 15, VI 10, IV kl SK, VII M, II TL ▲
Orkhanie . . .	=	65 97	=	=	=	=	=
Hamidie . . .	Kasemattschiff	85	89,1	=	7,3	6700	VI 24, IV B 300 ℔, II 15, VI 9, VI M, II TL

Küstenpanzerschiff.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Assar-i-Tewfik	Kasemattschiff	68	83,0	16,0	7,6	4687	VI B 23, II 21, II kl SK, VII M, I TL

Panzerkanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Feth-ul-Islam	Flußkanonenboot	64	31,0	7,5	1,8	335	II B 18, II kl SK
Menduhie . .	=	=	=	=	=	=	=
Assar-i-Scheffet	Korvette	68 89	62,0	12,9	5,0	2080	I B 23, IV B 18, II 8, IV M
Nedschm-i-Scheffet	=	69	=	=	=	=	I 21, IV B 18, II 8, III M, I TL ▲
Avn-illah . .	=	=	70,1	10,8	4,9	2400	IV B 23, IV kl SK, I TL ▲
Muin-i-Zafer .	=	68	=	=	=	=	=
Feth-i-Bulend	=	69	72,0	11,9	5,5	2806	IV B 23, II kl SK, IV M, I TL ▲
Mukadem-i-Hair	=	72	=	=	=	=	IV B 23, V kl SK, IV M
Idschlalie . .	=	70	65,0	13,0	5,3	2266	II B 23, II B 18, I 15, IV kl SK, IV M
Hifz-ul-Rachman	Monitor	69	62,2	14,0	4,4	2540	II 15, II B 18, I 12, IV kl SK IV M
Hisber	Kanonenboot	75	44,0	9,2	1,7	404	II 12, I kl SK

Große Kreuzer.

Panzerkreuzer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Abd-ul-Kader	Panzerkreuzer	i B	103,7	19,8	7,2	7873	IV 28, VI 15, X kl SK, X TL

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	253	126	126	1	750	3735	12,0	.	640	
		E								
.	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	.	〃	
13	229	178		〃	600	6800	13,0	.	〃	
S	E									
.	200	150	150	1	406	3560	13,3	.	640	
		E								
10	76	76	.	1	20	290	8,0	.	51	
	E									
〃	〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	.	〃	
11	150	120	127	〃	300	1750	11,0	.	219	
		E								
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	.	〃	
38	152	152	.	〃	220	2200	12,0	.	〃	
	E									
〃	〃	〃	.	〃	〃	〃	〃	.	〃	
25	229	152	.	〃	300	3200	14,0	.	〃	
	E									
〃	〃	〃	.	〃	〃	3250	12,0	.	〃	
11	149	120	114	〃	〃	1800	10,6	.	〃	
		E								
32	140	.	127	2	〃	.	12,0	.	233	
E			E							
32	76	.	.	〃	〃	400	7,0	.	60	
E										
76	355	355	..	3	800	11 500	17,0	.	.	
	S									

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Selimie . . .	Kreuzer I. Kl.	i B	85,3	15,2	6,1	4050	II 21, VI 15, IV 10,5, V kl SK, V TL ▲
Hudavend-i-kiar	=	=	=	=	=	=	=
Schadie . . .	Kreuzer II. Kl.	=	68,6	11,0	6,0	1815	VI 15,0, VII TL ▲
Feiz-i-bahri .	=	=	=	=	=	=	.
Ungeschützte Kreuzer.							
Muchbir-i-Surur	Fregatte	49	64,0	11,0	5,2	1477	II B
Mehmet-Selim	=	=	60,0	10,1	6,4	1300	X 15, IV 8, IV M, I TL ▲
Heibet-Numa	Korvette	90	68,9	11,3	4,3	1413	II 15, VI 12, IV kl SK, II TL
Lutf-i-Humayun	=	92	64,0	9,1	4,0	1313	=
Kanonenboote.							
Brussa	Korvette	59 87	53,8	9,3	4,6	800	II 15, I 12, III kl SK, II M
Mansuré . . .	=	63 84	=	=	=	=	I 12, III SK 4,7, II M, I TL ▲
Muzaffer . . .	=	=	=	=	=	=	II 15, I 12, III kl SK, II M, I TL ▲
Sinop	=	58 89	=	=	=	=	II 15, I 12, VII kl SK, II M, I TL ▲
Edirne	=	63 88	46,5	=	4,3	782	II 15, I 12, VII kl SK, II M
Iskender . . .	Kanonenboot	63 85	52,9	8,1	3,7	609	II 12, I kl SK, II M
Beyrut	=	63 89	=	=	=	=	II 12, II kl SK, II M
Merieh	=	63	=	=	=	=	=
Utarid	=	63 85	=	=	=	=	=
Aghia	=	59 85	34,1	5,8	2,8	200	III kl Gesch, I M
Nedzmi Fescham	=	59	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
50 S	.	.	.	1	.	2400	12,0	.	300	
„	.	.	.	„	.	„	„	.	„	
13 S	.	.	.	2	.	2500	17,0	.	.	
„	.	.	.	„	.	„	„	.	.	
.	.	.	.	1	200	450	12,0	.	.	
.	.	.	.	„	250	„	9,0	.	.	
.	.	.	.	„	280	2784	14,0	.	.	
.	.	.	.	„	200	2160	„	.	.	
.	.	.	.	1	120	150	11,0	.	157	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	140	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	195	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	197	
.	.	.	.	„	„	160	„	.	110	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	
.	.	.	.	„	80	60	9,0	.	50	
.	.	.	.	„	„	„	„	.	„	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Mossul	Kanonenboot	65	38,8	6,3	2,1	125	II kl Gesch, II M
Sejjar		65	36,6	6,0	2,4	178	″
Müzderesan .	″	88 68	″	5,9	″	166	II 5,5, II M
Sahir	″	88 68	″	″	″	″	IV kl Gesch, II M
Ziwezi Derja	″	97 68	″	″	″	″	″
Ainalikavak .	″	69	35,7	5,3	″	195	II SK 4,7, II M
Jalikiöschky .	″	69	″	″	″	″	″
Messud	″	88 70	30,3	3,0	2,0	162	″
Frat	″	85	36,5	6,4	2,5	200	II 9,0, III M
Schat.	″	″	″	″	″	″	II kl Gesch, II M
Kilid-ul-bahr .	″	94	57,9	7,3	3,5	643	IV SK 3,7, II TL▲
Zohaf	″	″	″	″	″	″	″
Schewkket-Numa	″	″	36,6	5,5	2,5	194	IV kl Gesch, I M
Sajjadi derja	″	″	″	″	″	″	″
Istankioj . . .	″	i B	″	5,6	2,4	203	II kl Gesch, II M
Pelenki derja	″	″	37,1	5,5	1,7	106	IV 7,5, II SK 3,7, II TL
Nassri Chuda	″	″	″	″	″	″	″
Barikai Zaffer	″	″	″	″	″	″	″
Keschaf	″	″	″	″	″	″	″
Saiki Schadi	″	″	″	″	″	″	″
Sejjah	″	″	″	″	″	″	″

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Namet	Torpedo-Kanonenbt	90	70,1	9,4	5,0	900	II SK 10,5, VI SK 8,5, X M III TL▲
Peleng-i-derja	″	″	″	″	″	″	″
Schahin-i-derja	″	92	61,0	7,0	2,4	450	I SK 10,5, VI SK 4,7, IV TL▲
N	″	94	70,1	9,4	5,0	900	II SK 10,5, VI SK 4,7, III TL▲
Berk-ef-schan	Torpedobootszerstörer	″	57,0	6,6	3,7	270	VI SK 3,7, II TL (I▼)
Tajjar	″	″	″	″	″	″	″

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
N	Hochsee-Torpedobt	89	42,7	4,9	2,1	120	V SK 3,7, II TL
Edjder	″	90	46,5	5,8	2,2	150	V SK 4,7, II TL (I▼)

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	.	45	9,0	.	.	
.	.	.	.	=	.	=	8,0	.	.	
.	.	.	.	=	20	50	12,0	.	40	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	=	=	10,0	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	40	9,0	.	.	
.	.	.	.	2	100	100	10,0	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	1	120	640	12,7	.	.	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	
.	.	.	.	=	80	100	12,0	.	50	
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	10,0	.	40	
.	.	.	.	=	.	.	12,8	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	=	.	.	
.	.	.	.	2	.	4500	19,0	.	111	Germania, Kiel
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	3500	22,0	.	.	Konstantinopel
.	.	.	.	=	.	4500	19,5	.	.	Germania, Kiel
.	.	.	.	=	.	3500	25,0	.	.	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	.	=
.	.	.	.	2	.	1800	23,0	.	.	Konstantinopel
.	.	.	.	=	.	2200	=	.	.	Germania, Kiel

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Nr. 25 Tir-i-Sapir	Küsten-Torpedobt	85	37,0	4,8	1,9	80	II 3,7, II TL
Nr. 26 Saikeh	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 27 Besileh-i-Nusret	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 28 Kilyom	„	„	„	„	„	„	„
Nr. 29 Seif-i-Bahri	„	„	„	„	„	„	„
Borhan-ed-din	„	„	31,0	4,5	1,4	42	II SK 3,7, II TL ▲
Tevfik	„	„	„	„	„	„	„
Timsah . . .	„	86	28,0	3,7	.	.	II TL
Mejidieh . . .	„	86 bis 90	31,0	3,6	1,5	38	II M, II TL ▲
Esser-i-Teraki	„		„	„	„	„	„
Tenavar . . .	„		„	„	„	„	„
Nimet	„		„	„	„	„	„
Muhabett . .	„	87	37,0	4,5	.	85	II 3,7, II TL
Satvet	„	„	„	„	.	„	„
Nr. 31 Nassir	„	89 bis 90	39,0	4,8	2,6	„	„
Nr. 32 Fadisch	„		„	„	„	„	„
Nr. 33 Nusret	„		„	„	„	„	„
Nr. 34 Shehab	„		„	„	„	„	„
Nr. 35 Tarik .	„		„	„	„	„	„
Pervin	„	92	„	„	„	„	„
Sehaf	„	„	„	„	„	„	„
N	„	„	„	5,0	.	87	„
N	„	„	„	„	.	„	„
10 Stück . . .	„	90 bis 95	38,0	„	.	88	„
Shemshir-i-Hujum	Hafen-Torpedobt	84	18,4	2,4	.	.	II TL
30 Stück . . .	Spieren-Torpedoboote	.	.	.	.	.	

Unterseeische Boote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Abd-ul-Hamid	.	86	30,5	3,7	.	160	II M, I TL
Abd-ul-Medschid	.	„	„	„	.	„	„

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Sultanie . . .	Yacht	61	111,3	12,2	6,4	3029	II 12, II SK 4,7
Stambul . . .	„	65 / 88	71,7	8,2	5,2	909	II 7

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	10	1000	22,0	.	20	Schichau
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	=	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	480	20,0	.	12	La Seyne
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	Normand
.	.	.	.	.	.	350	21,7	.	.	England
.	.	.	.	1	.	550	19,5	.	12	Konstantinopel
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	900	22,0	.	20	des Vignes
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	1200	21,0	.	21	Germania, Kiel
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	=
.	.	.	.	.	.	1300	22,0	.	.	
.	.	.	.	.	.	=	=	.	.	
.	.	.	.	.	.	900	19,0	.	.	Schichau
.	.	.	.	.	.	120	10,0	.	.	Frankreich
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	3	8	250	10,0	.	.	Typ Nordenfelt
.	.	.	.	=	=	=	=	.	.	=
.	.	.	.	Rad	1200	750	15,0	.	275	
.	.	.	.	=	350	350	16,0	.	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Beglerbey . .	Yacht	73	28,1	4,3	2,7	97	.
Techrifié . . .	"	93	29,0	4,0	2,0	55	.
Babil	Transportschiff	68	86,9	10,8	5,5	1733	II kl Gesch
Djidde	"	69	84,5	11,6	5,8	1972	III kl Gesch
Mukademei scheref	"	75	68,6	11,3	"	2132	IV Gesch
Medjidié . . .	Raddampfer	59	66,0	10,5	5,2	1495	"
Tairibahri . .		60	51,8	7,2	1,8	506	II Gesch
Fuad	"	65	75,0	9,0	4,0	1075	III kl Gesch, III M
Izzedin . . .	"	"	"	"	"	"	"
Ismail	"	"	"	"	"	"	"
Talia	"	"	79,0	8,9	3,8	"	III 9,0
Arkadi	"	66	69,8	7,9	1,5	767	IV Gesch
Hania	"	"	70,1	8,2	"	829	III Gesch
Resmo	"	"	70,0	8,0	2,1	778	"
Mewridi nusred	"	69 91	115,8	12,2	5,5	3920	II Gesch
Scheari nusred	"	"	"	"	"	"	"
Sureya . . .	"	70	60,0	6,0	1,5	500	"
Peikitüdjaret .	"	75	35,7	7,0	4,0	193	IV Gesch

Außerdem: Weitere Raddampfer: „Zineti derja" (225 t Dpl), „Sejjare" (225),
(165), „Isla hat" (125), „Ulus" (105), „Fazl-ullah" (78), „Kilidj Ali" (474),
(153), „Suda" (153), „Eregli" (137), „Nüshet" (107), „Scheref numa" (107).
„Djebili" (112), „Kabatasch" (112), „Tophane" (112), „Kassim Pascha" (77),
Diensten): „Teschwikie", „Ahter", „Bulakr", „Lewazim", „Haidarie", „Seid",
„Meimenet", „Seifi semek", „Sejjad", „Newruz", „Dzejlan", „Roket", „Kilid bahr",
„Yildiz", „Hidajet", „Ahter" Nr. 4. Schulschiffe: Kadettenschulschiff Transport-
„Selimié" (65) 4717 t Dpl, Armirung: 2 A* 20, 2 A* 18, 2 Kr 15, 3 l, 3 Mitr;
Marineschule verankerte Kais. Brigg Schulschiff „Newidi fatih" 346 t Dpl. Wachtschiffe:
die Segelschiffe „Schubar" 123 t Dpl und „Timiah i mehri" 25 t Dpl sind in Bassora
Galion „Fethié", 3380 t Dpl; die junge Mannschaft hat auf diesem Schiffe die elemen-
Dampfer der „Idaré i Mahsussé". (Stehen unter dem Marineministerium und
„Mekha" (1575 t Dpl, früher „State of Nevada"), „Medina" (1568 t Dpl, früher
(1491), „Sükûdlü" (1303), „Saadet" (1300), „Hododa" (1325), „Nunet Chuda"
„Taif" (1125), „Inayet" (1123), „Scherefi resan" (1116), „Medari tewfik" (1116),
(886), „Scheref" (879) „Tarsus" (797), „Djanik" (668), „Dolmabagcé" (566),
„Sakis" (150), „Gallipoli" (150), „Ineboli" 150), „Tidjareti bahri" (259), „Plewna"
(150), „Kenali" (150), „Marmara" (150), „Medari sewed" (150), „Fenarbagcé" (150),
(138), „Mossul" (130), „Anadolü" (122), „Teckfir dagh" (92), „Ihsan" (90),
„Schahin" (100), „Beschiktasch" (100), „Pyrgos" (56), „Pendik" (55), „Kartal" (50),
Indische Ocean- und Flußschifffahrtsgesellschaft in Bassorah. „Mossul" (538),
„Chudbe" (50).

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	20	35	12,0	.	.	
.	.	.	.	〃	.	450	15,0	.	. .	
.	.	.	.	〃	.	500	11,0	.	180	
.	.	.	.	〃	.	450	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	.	90	7,0	.	.	
.	.	.	.	Rad	200	.	9,0	.	275	
.	.	.	.	〃	.	.	.	.	137	
.	.	.	.	〃	150	300	14,0	.	.	
.	.	.	.	〃	〃	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	〃	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	.	〃	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	150	250	〃	.	.	
.	.	.	.	〃	120	180	〃	.	90	
.	.	.	.	〃	〃	270	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	400	.	〃	.	230	
.	.	.	.	〃	〃	.	〃	.	〃	
.	.	.	.	〃	120	160	12,0	.	137	
.	.	.	.	〃	50	.	14,0	.	80	

„Bojana" (195), „Tewfikié" (195), „Sary jar" (165), „Nedim" (165), „Bozde ada"
„Haireddin" (474), „Gemlik" (219), „Esseri nüshet" (193), „Sulhié" (180), „Marmara"
Kleine Schiffe (zu Wassertransporten, Schlepp-, Lösch-Dampfer): „Jeni Kapu" (112),
„Funduklü" (77), „Medeb resan" (77). Kleine Schiffe (zu leichten und speziellen
„Terabizon", „Pertew" Nr. 32, „Giök-su", „Meseret", „Suhulet", „Zinet", „Rehber",
„Scheref", „Tewfikié", „Kamer", „Nahid", „Serwed", „Sir'at", „Kavak", „Bahri",
dampfer „Ismir" (94 als engl. Handelsdampfer angekauft); Artillerieschulschiff Hulk
Torpedoschulschiff Hulk „Rehber i Tewfik" (75) 2132 t Dpl. Segelschiffe. Die vor der
Der in Nagara (Dardanellen) als Fermanschiff befindliche Schooner „Newesser" 159 t Dpl;
und am Schat el arab als Wachtschiffe in Verwendung. Kasernenschiff. Die Kais.
taren maritimen Kenntnisse zu erwerben und wird dann auf die andern Schiffe vertheilt.
werden eventl. zum Kriegsdienst herangezogen.)

„State of Pensylvania"), „Selamet" (1099), „Adawa" (1096), „Ahsyr" (1500), „Arslan"
(1183), „Hassan Pascha" (1205), „Ali Said Pascha" (1185), „Kemal Pascha" (1184),
„Kaisarieh" (993), „Kaplan" (993), „Bahri djeddid" (895), „Sekaria" (880), „Musuwet"
„Paris" (515), „Selanik" (506), „Nedjd" (400), „Kirid" (382), „Bengazi" (352),
(221), „Mudania" (234), „Panderma (194), „Edremit" (180), „Nimet" (158), „Hercke"
„Haidar Pascha" (150), „Kenesde" (150), „Barlin" (150), „Kodrije" (149), „Ismidt"
„Nüchetié" (75), „Maltepé" (75), „Kaza kiöj" (75), „Eren kiöj" (23,5), „Aidin" (75),
„Messud" (50), „Schems" (41), „Jeni Kapu" (30).

„Firat" (389), „Risafé" (346), „Bagdad" (161), „Azizié" (149), „Sureya" (65),

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	

Uruguay.

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
General Suarez	Kanonenboot	.	43,0	6,7	2,9	400	IV 7,6, II M
General Artigas	"	84	39,0	6,2	2,6	270	II 12, II M
General Rivera	"	91	36,0	6,4	3,3	300	"

Spezialschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Malvinas . .	Aviso	82	43,5	7,0	3,0	400	.
General Flores	Transportschiff	.	33,9	6,1	2,9	260	.

Außerdem: Dampfer „Colon" (84) 2 Schr, 162 Netto Reg t. Die Dampfer für den und „Vigilante".

Venezuela.

Torpedofahrzeuge.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
Galicia . . .	Torpedokreuzer	91	58,0	7,0	3,6	571	VI SK 5,7, I M, II TL

Außerdem die Dampfer: „Augusta" (84), „Carenero" (86) 2 Schr, 128 Netto Reg t, (74) 1 Schr, 351 Netto Reg t. Sämmtlich nur mit M armirt, finden im Zolldienst

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Linienschiffe 1. Kl.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
*Indiana . .	Schlachtschiff 1. Kl.	93	106,1	21,1	7,3	10288	IV 33, VIII 20, IV 15, XX SK 5,7, VI SK 3,7, IV M, II TL
Massachusetts	"	"	"	"	"	"	" (III TL)
Oregon . . .	"	"	"	"	"	"	" (III TL)
*Iowa	"	96	109,7	22,0	"	11340	IV 30,5, VIII 20, VI SK 10, XX SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, IV TL
*Kearsage . .	"	98	112,2	22,0	7,2	11525	IV 33, IV 20, XIV SK 12,7, XX SK 5,7, VI SK 3,7, IV M, IV TL
Kentucky . . .	"	"	"	"	"	"	"
Alabama . .	"	"	"	"	"	"	IV 33, XIV SK 15, XVI SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, IV TL
Illinois . . .	"	"	"	"	"	"	"
Wisconsin . .	"	"	"	"	"	"	"

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	360	9,5	.	50	
.	.	.	.	"	.	520	12,5	.	"	
.	.	.	.	"	.	360	10,0	.	"	

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	1	.	nom. 70	.	.	.	
.	.	.	.	"	.	.	10,0	.	.	

Hafendienst: „General Lavalleja", „Guarda", „Presidente Vijia", „Rayo", „Resguardo"

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	125	2 600	18,6	2700	79	La Grana. Von Spanien gekauft.

„General Crespo", „Liberdador" (83) 1 Schr, 413 Netto Reg t, „Vencedor" und „Zamora" und auf den Flüssen Verwendung.

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
76	457	127	432	2	400	9 738	15,5	5000	470	
	S									
"	"	"	"	"	"	10 403	16,2	"	"	
"	"	"	"	"	"	11 111	16,8	"	"	
"	"	"	"	"	625	12 105	17,1	7400	486	
127	420	127	432	"	410	10 500	16,8	6000	510	
	S									
"	"	"	"	"	"	"	16,0	"	"	
102	420	140	432	"	800	"	16,5	8000	490	
	S									
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Maine	Schlachtschiff 1. Kl.	i B	117,6	21,9	7,2	12 300	IV 30,5, XVI SK 15, XX SK 5,7, IV SK 3,7, II M, II TL ▼
Missouri . . .	=	=	=	=	=	=	=
Ohio	=	=	=	=	=	=	=
Georgia . . .	=	proj	128,0	22,9	7,3	13 500	IV 30,5, IV SK 20, XII SK 15, XVI SK 7,6, XVI SK 4,7, VI SK 3,7, XIV M, II TL ▼
New Jersey .	=	=	=	=	=	=	=
Pennsylvania	=	=	=	=	=	=	=
Linienschiffe 3. Kl.							
*Texas. . . .	Schlachtschiff 2. Kl.	92	91,8	19,5	6,9	6315	II 30,5, VI SK 15, VI SK 3,7, VI M, II TL
*Puritan. . .	Monitor	64 82 96	88,2	18,3	5,5	6060	IV 30,5, VI SK 10, VI SK 5,7, II M
Küstenpanzerschiffe.							
Amphitrite . .	Monitor	63 83 95	79,1	16,8	4,4	3990	IV 25,4, II SK 10, II SK 5,7, II SK 4,7, VI SK 3,7, III M
Terror	=	63 83 96	=	=	=	=	IV 25,4, II SK 5,7, II SK 4,7, II SK 3,7, IV M
Monadnock. .	=	63 83 95	=	=	=	=	IV 25,4, II SK 10, II SK 5,7, II SK 4,7, II SK 3,7, IV M
Miantonomoh	=	62 76 91	=	=	=	=	IV 25,4, II SK 5,7, II SK 4,7, VI SK 3,7, II M
*Monterey .	=	91	78,0	18,0	4,5	4084	II 30,5, II 25,4, VI SK 5,7, IV SK 3,7, II M
Arkansas . .	=	i B	=	=	4,4	4000	IV 25,4, IV SK 10, III SK 5,7, IV SK 3,7
Connecticut .	=	=	=	=	=	=	=
Florida . . .	=	=	=	=	=	=	=
Wyoming . .	=	=	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
127	279	152	355	2	1000	16 000	18,0	10000	600	
	S									
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
152	229	152	305	"	"	18 400	18,5	"	.	
	S									
"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	.	
50	305	.	305 S	2	500	8610	17,8	8000	380	
S										
"	356 S	.	356 S	"	300	3700	12,4	.	230	
44 S	229 C	.	292 C	2	250	1600	10,5	2500/9	180	
"	178 C	.	"	"	"	"	10,0	"	"	
"	229 C	.	292 C	"	"	3000	12,0	"	"	
"	178 C	.	"	"	"	1426	10,0	"	"	
76 S	330 S	.	330 S	"	200	5244	13,6	.	203	
63 S	279 S	.	254 S	"	"	3200	12,0	4000	.	
"	"	.	"	"	"	"	"	"	.	
"	"	.	"	"	"	"	"	"	.	
"	"	.	"	"	"	"	"	"	.	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement	Armirung
			in m			t	
Panzerkanonenboote.							
Catskill . . .	Monitor	62/73	61,0	14,0	3,5	1 875	II B 38
Jason	„	62/74	„	„	„	„	II B 38, II Hb 12 H
Lehigh	„	„	„	„	„	„	„
Montauk . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nahant . . .	„	„	„	„	„	„	„
Nantucket. . .	„	„	„	„	„	„	„
Passaic . . .	„	62/73	„	„	„	„	II B 38, I Hb 12 H
Ajax	„	„	68,6	13,6	4,1	2 100	II B 38
Canonicus . .	„	„	„	„	„	„	II B 38, II Hb 12 H
Mahopac. . .	„	„	„	„	„	„	„
Manhattan. .	„	„	„	„	„	„	„
Wyandotte . .	„	66/73	„	„	„	„	„
*Katahdin . .	Rammschiff	93	76,4	13,2	4,6	2 155	IV SK 5,7
Große Kreuzer.							
Panzerkreuzer.							
*New York. .	Panzerkreuzer	91	116,0	19,8	7,3	8 200	VI 20, XII SK 10, VIII SK 5,7, II SK 3,7, IV M, II TL
*Brooklyn . .	„	95	121,9	19,6	„	9 215	VIII 20, XII SK 12,7, XII SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, IV TL
California . .	„	i B	140	21	„	12 000	IV 20, XIV SK 15, X SK 7,6, X SK 5,7, VI SK 3,7, VI M, II TL ▼
Nebraska. . .	„	„	„	„	„	„	„
West Virginia	„	„	„	„	„	„	„
Geschützte Kreuzer.							
Olympia . . .	Geschützte Kreuzer	92	103,6	16,2	6,6	5 870	IV 20, X SK 12,7, XIV SK 5,7, VII SK 3,7 II M, VI TL
*Columbia. .	„	„	125,7	17,7	7,0	7 375	I 20, II SK 15, VIII SK 10, XII SK 5,7, II SK 3,7, II M, IV TL
Minneapolis.	„	93	„	„	„	„	„

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	127 E	.	279 E	1	150	340	6,0	6 Tage Volldampf	90	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
.	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
50 E	⸗	.	254 E	⸗	120	⸗	⸗	⸗	⸗	
⸗	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
⸗	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
⸗	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
⸗	⸗	.	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	
150 S	150 S	.	.	2	175	5 068	16,1	.	98	
150 S	100 S	.	254 S	2	750	17 401	21,0	6000	566	
152 S	102 S	.	250 S	⸗	900	18 769	21,9	6100	561	
152 S	152 S	152 S	254	3	1800	24 000	22,0	7330 / 12	.	
⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	.	
⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	⸗	.	
120 S	.	.	.	2	400	17 360	21,7	13000	450	
100 S	.	.	.	3	750	18 509	22,8	15400	480	
⸗	.	.	.	⸗	⸗	20 862	23,1	19000	⸗	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Kleine Kreuzer.							
Geschützte Kreuzer.							
Atlanta . . .	Geschützter Kreuzer	84 98	82,6	12,8	5,2	3000	II 20, VI SK 15, VI SK 5,7, IV SK 3,7 II M
Boston	=	84	=	=	=	=	II 20, VI SK 15, II SK 5,7, II SK 4,7, II SK 3,7, VI M
Chicago . . .	=	85 98	99,0	14,7	5,8	4500	IV 20, XIV SK 12,7, VII SK 5,7, II SK 3,7, II M
Isla de Cuba	=	86	56,1	9,1	3,8	1045	IV SK 10, IV SK 5,7, IV M, III TL
Isla de Luzon	=	=	=	=	=	=	=
Baltimore . .	=	88	99,9	14,8	5,9	4413	IV 20, VI 15, IV SK 5,7, II SK 4,7, II SK 3,7, VI M
Charleston . .	=	=	95,2	14,1	=	3730	=
Philadelphia	=	89	99,9	14,8	5,8	4324	XII SK 15, IV SK 5,7, IV SK 4,7, II SK 3,7, VII M
San Francisco	=	89 99	95,0	15,0	5,7	4098	XII SK 15, IV SK 5,7, IV SK 4,7, II SK 3,7, VIII M, IV TL
*Newark . . .	=	90 98	=	=	=	=	XII SK 15, VIII SK 5,7, IV SK 3,7, IV M
Cincinnati . .	=	92 in Umbau	91,4	12,8	5,5	3213	I SK 15, X SK 12,7, VIII SK 5,7, II SK 3,7, II M, II TL
Raleigh . . .	=	92	=	=	=	=	I SK 15, X SK 12,7, VIII SK 5,7, IV SK 3,7, II M, II TL
New Orleans	=	96	100,6	13,3	5,1	3500	VI SK 15, IV SK 12, X SK 5,7, IV SK 3,7, IV M, III TL
Albany. . . .	=	99	=	=	=	=	=
Chattanooga .	=	proj	89,0	13,1	5,7	3400	X SK 12,7, VIII SK 5,7, II SK 3,7, IV M
Cleveland . .	=	=	=	=	=	=	=
Denver. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Des Moines .	=	=	=	=	=	=	=
Galveston . .	=	=	=	=	=	=	=
Tacoma . . .	=	=	=	=	=	=	=
Ungeschützte Kreuzer.							
Reina Mercedes	Kreuzer	87 99	85,0	13,0	6,0	3090	VI SK 15, mehrere SK 5,7 u. 3,7

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
38 S	.	.	.	1	500	4 030	15,6	.	272	
"	.	.	.	"	"	4 000	14,0	5300	"	
"	.	.	.	2	800	9 000	19,0	5000	400	
63 S	.	.	.	"	200	2 600	16,0	2160	156	Von den Spaniern erobert
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	(Von den Spaniern erobert)
100 S	.	.	.	"	400	10 064	20,1	6800	395	
76 S	.	.	.	"	328	6 666	18,2	7400	306	
102 S	.	.	.	"	400	8 815	19,6	7000	386	
76 S	.	.	.	"	"	9 913	"	10700	380	
"	.	.	.	"	"	8 869	19,2	"	"	
63 S	.	.	.	"	350	7 500	19,0	4500	312	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
89 S	.	.	.	"	700	"	21,0	8000	400	
"	.	.	.	"	"	"	20,5	"	"	
51 S	.	.	.	"	470	4 500	16,5	9800	250	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
"	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	1	.	3 688	15,8	.	.	Von den Spaniern erobert, war bei Santiago gesunken, gehoben.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Detroit	Kreuzer	91	78,3	11,3	4,4	2089	X SK 12,7, VI SK 5,7, II SK 3,7, II M, II TL
Montgomery	=	=	=	=	=	=	=
*Marblehead	=	92	=	=	=	=	=
Dolphin . . .	Aviso	84	73,2	9,8	4,3	1485	III SK 10, II SK 5,7, IV M
Topeka	Kanonenboot	83 97	76,2	10,7	4,6	1800	VIII SK 10, II SK 5,7, IV SK 4,7, III M
Don Juan de Austria	=	87	64,0	9,8	3,8	1152	IV SK 12,7, IV SK 5,7, IV M, II TL
Yorktown . .	=	88	70,0	11,0	4,3	1710	VI SK 15, II SK 5,7, II SK 4,7, IV SK 3,7, II M
Bennington .	=	90	=	=	=	=	=
Concord . . .	=	=	=	=	=	=	=
Machias . . .	=	91	62,2	9,8	3,7	1177	VIII SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, II M
Castine . . .	=	92	=	=	=	=	=
Nashville. . .	=	95	67,1	11,7	3,3	1371	VIII SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, II M
Wilmington .	=	=	76,4	12,2	2,7	1392	= (IV M)
Helena	=	96	=	=	=	=	= (II M)
Annapolis . .	=	=	51,2	11,0	3,7	1000	VI SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, I M
Newport . . .	=	=	=	=	=	=	=
Vicksburg . .	=	=	=	=	=	=	=
Princeton . .	=	97	=	=	=	=	=
Marietta . . .	=	=	53,0	10,4	=	=	=
Wheeling . .	=	=	=	=	=	=	=

Kanonenboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Vesuvius. . .	Dynamitkanonenboot	88	76,9	8,0	3,2	929	III 38 Dynamit K, V SK 3,7, I M
Petrel	Kanonenboot	=	53,7	9,4	3,5	892	IV 15, II SK 4,7, IV M
Bancroft . . .	=	92	57,2	9,7	=	839	IV SK 10, II SK 5,7, II SK 4,7, I SK 3,7, II M, I TL

Die folgenden Kanonenboote und Schaluppen sind von den Spaniern erobert bezw.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Elcano	.	85	48,2	7,9	2,6	525	III 12, IV M, I TL
Callao	.	88	36,0	5,3	2,0	208	I kl SK, IV M
Arayat . . .	.	=	34,6	5,4	=	200	I 9, III M
Albay	.	86	30,5	5,0	2,2	150	I 9, I 7, II M
Calamianes .	.	=	=	=	=	=	=
Leyte	.	87	=	=	=	=	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
11 S	.	.	.	2	200	4096	19,2	6000	257	
"	.	.	.	"	"	5580	19,0	"	"	
"	.	.	.	"	"	5451	18,4	"	"	
.	.	.	.	1	270	2253	15,5	.	117	
.	.	.	.	2	320	1800	16,0	.	.	
.	.	.	.	1	250	1500	14,5	.	120	Von den Spaniern erobert
10 S	.	.	.	2	200	3660	17,2	6500	195	
"	.	.	.	"	"	3436	17,5	"	"	
"	.	.	.	"	"	3405	17,3	"	"	
"	.	.	.	"	125	2046	15,5	5750	168	
"	.	.	.	"	"	2199	16,0	"	"	
"	.	.	.	"	150	2500	"	.	175	
"	.	.	.	"	"	1894	15,0	5500	"	
"	.	.	.	"	"	1988	15,8	"	"	
.	.	.	.	1	100	1227	13,2	.	135	
.	.	.	.	"	"	1008	12,3	.	"	
.	.	.	.	"	"	1118	12,7	.	"	
.	.	.	.	"	"	850	12,0	.	"	
.	.	.	.	2	120	1054	13,0	.	140	
.	.	.	.	"	"	1080	12,9	.	"	

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
10 S	.	.	.	2	85	3794	22,5	5800	70	
"	.	.	.	1	100	1513	13,7	.	100	
.	.	.	.	2	"	1213	14,3	4200	120	

nach dem Kriege angekauft.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	90	600	12,0	.	100	
.	.	.	.	"	.	250	10,0	.	35	
.	.	.	.	"	30	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	25	150	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Cushing . . .	Hochsee-Torpedoboot	90	41,9	4,3	1,4	105	III SK 3,7, III TL
Ericsson . . .	„	94	45,7	4,7	„	120	IV SK 3,7 III TL
Foote	„	96	48,8	4,9	1,5	144	III SK 3,7, III TL
Rodgers . . .	„	„	„	„	„	„	„
Winslow . .	„	97	„	„	„	„	„
Porter	„	96	53,5	5,3	2,0	182	IV SK 3,7, III TL
Dupont . . .	„	97	„	„	„	„	„
Somers . . .	„	98	47,6	5,2	.	145	IV SK 3,7, II TL
Morris. . . .	„	„	42,4	4,6	1,2	103	III SK 3,7, III TL
Davis	„	„	44,6	4,4	1,5	110	„
Fox	„	„	„	„	„	„	„
Rowan . . .	„	„	51,9	5,2	1,7	184	IV SK 3,7, III TL
Dahlgren . .	„	99	44,8	5,0	1,4	145	IV SK 3,7, II TL
Craven . . .	„	„	„	„	„	„	„
Bagley. . . .	„	i B	53,3	5,2	1,2	165	III SK 4,7, III TL
Barney. . . .	„	„	„	„	„	„	„
Biddle	„	„	„	„	„	„	„
Blakely . . .	„	„	„	„	„	„	„
De Long. . .	„	„	„	„	„	„	„
Nicholson . .	„	„	„	„	„	„	„
O'Brien . . .	„	„	„	„	„	„	„
Shubrick . . .	„	„	„	„	„	„	„
Stockton . . .	„	„	„	„	„	„	„
Thornton . .	„	„	„	„	„	„	„
Tingey	„	„	„	„	„	„	„
Wilkes	„	„	„	„	„	„	„
Stiletto . . .	Küstentorpedoboot	85	27,0	3,4	0,9	31	II TL
Barcelo . . .	„	86	38,8	„	2,0	66	II M, II TL
Gwin	„	97	30,5	3,6	1,0	46	I SK 3,7, II TL
Talbot	„	„	„	„	„	„	„
Mackenzie . .	„	98	30,9	3,8	1,3	65	„

Panzerstärke in mm: Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	25	150	10,0	.	35	
.	.	.	.	1	″	.	9,0	.	″	
.	.	.	.	″	″	.	10,0	.	″	
.	.	.	.	″	″	.	″	.	″	
.	.	.	.	″	30	250	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	.	130	″	.	30	
.	.	.	.	″	.	″	″	.	″	
.	.	.	.	″	.	.	8,0	.	.	
.	.	.	.	″	.	.	7,0	.	20	
.	.	.	.	″	.	.	″	.	″	
.	.	.	.	″	.	.	″	.	″	

„Vigia“ von 40 t Dpl. und mit I M armirt.

Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	2	100	8000	28,0	5000	64	Neafie & Levy, Philadelphia
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	W. R. Trigg & Co., Richmond
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	″	29,0	″	″	Harlan & Hollingsworth Co., Wilmington
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	8400	30,0	″	″	Fore River Engine Co., Weymouth
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	8000	29,0	″	″	Union Iron Works, San Francisco
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	2	100	8000	29,0	5000	64	Gas Engine & Power Co., New York
.	.	.	.	″	″	8400	30,0	″	″	Maryland Steel Co., Sparrows Point
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	″	″	″	″	″	
.	.	.	.	″	80	5600	30,2	2000	.	Union Iron Works, San Francisco
.	.	.	.	″	120	7200	30,0	.	.	Harlan & Hollingsworth, Wilmington
.	.	.	.	″	.	5600	″	3000	40	Gas Engine & Power Co., Morris Heights
.	.	.	.	″	.	″	″	″	″	Wolff & Zwicker, Portland

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				

Torpedoboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Cushing . . .	Hochsee-Torpedoboot	90	41,9	4,3	1,4	105	III SK 3,7, III TL
Ericsson . . .	=	94	45,7	4,7	=	120	IV SK 3,7 III TL
Foote	=	96	48,8	4,9	1,5	144	III SK 3,7, III TL
Rodgers . . .	=	=	=	=	=	=	=
Winslow . .	=	97	=	=	=	=	=
Porter	=	96	53,5	5,3	2,0	182	IV SK 3,7, III TL
Dupont . . .	=	97	=	=	=	=	=
Somers . . .	=	98	47,6	5,2	.	145	IV SK 3,7, II TL
Morris. . . .	=	=	42,4	4,6	1,2	103	III SK 3,7, III TL
Davis	=	=	44,6	4,4	1,5	110	=
Fox	=	=	=	=	=	=	=
Rowan . . .	=	=	51,9	5,2	1,7	184	IV SK 3,7, III TL
Dahlgren . .	=	99	44,8	5,0	1,4	145	IV SK 3,7, II TL
Craven . . .	=	=	=	=	=	=	=
Bagley. . . .	=	i B	53,3	5,2	1,2	165	III SK 4,7, III TL
Barney. . . .	=	=	=	=	=	=	=
Biddle	=	=	=	=	=	=	=
Blakely . . .	=	=	=	=	=	=	=
De Long. . .	=	=	=	=	=	=	=
Nicholson . .	=	=	=	=	=	=	=
O'Brien . . .	=	=	=	=	=	=	=
Shubrick . . .	=	=	=	=	=	=	=
Stockton . . .	=	=	=	=	=	=	=
Thornton . .	=	=	=	=	=	=	=
Tingey	=	=	=	=	=	=	=
Wilkes	=	=	=	=	=	=	=
Stiletto . . .	Küsten-torpedoboot	85	27,0	3,4	0,9	31	II TL
Barcelo . . .	=	86	38,8	=	2,0	66	II M, II TL
Gwin	=	97	30,5	3,6	1,0	46	I SK 3,7, II TL
Talbot	=	=	=	=	=	=	=
Mackenzie . .	=	98	30,9	3,8	1,3	65	=

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	2	39	1760	22,5	.	23	Herreshoff Co., Bristol
.	.	.	.	"	35	1800	24,0	.	"	Dubuque Iron Works, Dubuque
.	.	.	.	"	44	2000	24,5	.	24	Columbian Iron Works, Baltimore
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	60	3400	28,6	.	30	Herreshoff Co., Bristol
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	.	2500	24,0	.	.	Schichau, Elbing
.	.	.	.	"	28	1750	24,5	2300	.	Herreshoff Co., Bristol
.	.	.	.	"	40	"	23,5	.	.	Wolff & Zwicker, Portland
.	.	.	.	"	"	"	23,1	.	.	
.	.	.	.	"	60	3200	26,0	.	.	Moran Brothers & Co., Seattle
.	.	.	.	"	32	4200	30,5	.	.	Bath Iron Works, Bath
.	.	.	.	"	"	"	"	.	.	
.	.	.	.	"	40	3000	28,0	.	29	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Lawley & Sons, Boston
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Lewis Nixon, Elizabethport
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	W. R. Trigg & Co., Richmond
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Columbian Iron Works, Baltimore
.	.	.	.	"	"	"	"	.	"	Gas Engine & Power Co., Morris Heights
.	.	.	.	1	5	359	18,2	.	.	Herreshoff Co., Bristol
.	.	.	.	"	19	600	17,0	.	18	Normand. Früher spanisch.
.	.	.	.	"	8	850	20,0	1000	10	Herreshoff Co., Bristol
.	.	.	.	"	"	"	"	"	"	
.	.	.	.	"	15	"	23,0	.	18	Hilman & Sons

Name	Gattung	Stapellauf	Länge (in m)	Breite (in m)	mittl. Tiefgang (in m)	Deplacement t	Armirung
Mc. Kee	Küstentorpedoboot	98	30,9	3,8	1,3	65	I SK 3,7, II TL
Manly	Hafentorpedoboote	.	20,0	.	.	17	
4 Stück . . .		95	.	.	.	12 bis 15	I SK 3,7, I TL

Unterseeboote.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Plunger . . .	.	97	25,6	3,5	.	149 ▲ 165 ▼	II TL
Holland . . .	.	.	15,2	3,4	.	119 ▲ 139 ▼	"
N	.	proj	.	.	.	.	

Schulschiffe.

Seegehende Dampfer.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Annapolis . .	Kadettenschulschiff	s. S. 278.					
Lancaster. . .	Artillerieschulschiff	58 89	72,0	14,0	5,8	3250	II 12,7, X SK 12,7, VI SK 7,6, I SK 4,7, IV SK 3,7, II M
Hartford . . .	Schiffsjungenschulschiff	58 98	69,0	13,4	5,5	2790	XIII SK 12,7, IV SK 5,7, III M
Adams	"	74	56,0	10,7	4,3	1375	VI SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7, I M
Alliance . . .	"	.	.	.	.	"	"
Essex	"	"	.	.	.	"	"
Entreprise . .			.	.	.	"	"
Mohican . . .			65,8	11,0	5,0	1900	IX B, IV SK 5,7, IV M

Segelschiffe.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
Chesapeake . .	Kadettenschulschiff	99	53,3	11,3	5,0	1175	VI SK 10, IV SK 5,7, II SK 3,7

Lokale Schulschiffe: Dampfer: „Minnesota" (55) Dpl 4700, Exerzirschiff für Marine-
„Yantic" (64) Dpl 900, Exerzirschiff für Marinemiliz in Michigan. — „Pinta"
Exerzirschiff für Marinemiliz in Washington. — „Marion" (74) Dpl 1900, Exerzir-
Dpl 2200, Schiffsjungenschule in Boston. — „New Hampshire" (18) Dpl 4150,
für Marinemiliz in Philadelphia. — „Dale" (39) Dpl 675, Exerzirschiff für
in Philadelphia. „St. Mary's" (44) Dpl 1025, Oeffentliche Marineschule in
„Constellation" (54) Dpl 1186, Uebungsschiff in Newport. — „Monongahela"

Panzerstärke in mm				Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm							
.	.	.	.	1	15	850	23,0	.	18	Columbian Iron Works
.	.	.	.	=	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	=	.	.	.	.	5	
.	.	.	.	3	.	1500 70	15,0▲ 8,0▼	.	6	
.	.	.	.	.	.	. 50	15,0▲ 8,0▼	.	=	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
.	.	.	.	1	.	1000	9,0	.	250	
.	.	.	.	=	.	2000	12,0	.	=	
.	.	.	.	1	.	800	10,0	.	180	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	1100	=	.	200	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	280	

miliz in Boston. — „Pensacola" (59) Dpl 3000, Uebungsschiff in Yerba Buena. — (65) Dpl 550, Exerzirschiff für Marinemiliz in San Diego. — „Fern" (71) Dpl 840, schiff für Marinemiliz in San Diego. — Segelschiffe: „Constitucion" (1797, jetzt im Umbau) Exerzirschiff für Marinemiliz in New York. — „St. Louis" (28) Dpl 830, Exerzirschiff Marinemiliz in Baltimore. — „Saratoga" (42) Dpl 1025, Oeffentliche Marineschule New York. — „Portsmouth" (44) Dpl 846, Exerzirschiff für Marinemiliz in Hoboken. (62) Dpl 2100, Marineschule in Annapolis.

Name	Gattung	Stapellauf	Länge	Breite	mittl. Tiefgang	Deplacement t	Armirung
			in m				
Spezialschiffe.							
Thetis	.	?	51,0	9,2	5,7	1250	I M
Michigan. . .	.	44	49,8	8,2	2,7	685	VI SK 5,7, II SK 3,7, II M
Monocacy . .	.	63	78,0	10,7	=	1370	IV B 23, II 13,5, I Hb 12 H, VIII M
Alert	.	74	53,3	9,8	3,9	1020	II B 23, I 13,5, II SK 5,7, IV M
Ranger . . .	.	75	=	=	=	=	VI SK 10, IV SK 5,7, I M
Manila . . .	Transportschiff	83	63,0	9,1	4,0	1900	II 12

Schlepper: „Fortune" (65) Dpl 450, „Iwana" (91) Dpl 192, „Leyden" (66) Dpl 450, (97) Dpl 225, „Standish" (65) Dpl 450, „Traffic" (94) Dpl 280, „Triton" (88) „Independence", „Iroquois", „Jamestown", „Nipsic", „Omaha", „Richmond", „Sureitre" und „Petrelita", der Dampfkutter „Iona" und die Dampfbarkasse.

Von den Vereinigten Staaten wurden anläßlich des Krieges mit Spanien bezw. zu den nach Cuba und den Philippinen nothwendig gewordenen Transporten die nachstehend aufgeführten Handelsdampfer, Yachten &c. gekauft oder gechartert und fanden Verwendung als:

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
			in m								
Hülfskreuzer.											
Buffalo .	Nictheroy	92	116,0	14,6	6,7	4 665	2905	1	II 12,7, IV SK 10, VI SK 5,7, II M	15,0	
Dixie . . .	El Rio	93	=	=	-	-		=	X 15, VI SK 5,7, II M	16,0	
Prairie . .	El Sol	90	119,0	14,2	=	4 523	3021	=	VIII 15, II 12,7, VI SK 5,7, II M	15,0	
Yankee . .	El Norte	92	116,0	14,6		4 659	2901	-	X 15, VI SK 5,7, II M	-	

Panzerstärke in mm Deck	Gürtel	Kasematte	Thurm	Zahl der Schrauben	Kohlenfassung, normal t	indizirte Pferdekräfte	Fahrgeschwindigkeit Knoten	Aktionsradius	Besatzung	Bemerkungen
.	.	.	.	Rad	.	530	7,0	.	.	Fischereiwachtdienst im Behringsmeer
.	.	.	.	=	.	365	10,0	.	.	Auf den Binnenseen
.	.	.	.	=	.	850	11,0	.	150	In den Philippinen
.	.	.	.	1	.	500	10,0	.	=	
.	.	.	.	=	.	=	=	.	=	
.	.	.	.	=	.	750	9,0	.	.	Von den Spaniern erobert

„Narkeeta" (91) Dpl 192, „Nina" (65) Dpl 357, „Rocket" (63) Dpl 187, „Samoset" Dpl 212, „Unadilla" (94) Dpl 345, „Wahneta" (91) Dpl 192. — Hulks: „Franklin", „Vermont", „Wabash". — Von Spanien übernommen die Schlepper „Rapido", „Ondina".

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge in m	Breite in m	Tiefgang in m	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Dampfer-Gesellschaft
Yosemite .	El Sud	92	116,0	14,6	6,7	4 659	2901	1	X 12,7 VI SK 5,7, II M	15,0	
New York	.	88	160,9	19,3	7,0	10 674	5559	2	VI 12,7, VIII SK 5,7, IV SK 4,7,	20,0	Gehört der International Navigation Co., hieß während des Krieges Harvard
Paris . .	.	89	=	=	=	10 669	5468	=	=	=	Desgl., hieß während des Krieges Yale
St. Louis	.	95	163,3	19,2	7,9	11 629	5894	=	IV 12,7, VIII SK 5,7	=	International Navigation Co.
St. Paul	.	=	=	=	=	=	=	=	VI 12,7, VI SK 5,7, VI SK 4,7	=	(International Navigation Co.)
Panther .	Venezuela	89	92,6	12,2	6,1	2 843	2037	1	VI 12,7, X SK 10, VII M	13,0	
Resolute .	Yorktown	94	91,3	=	=	2 898	2126	=	?	16,0	

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t		Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
			in m			Brutto	Netto				
Mayflower	.	97	83,4	10,7	5,2	Dpl 2690	.	2	II 12,7, XII SK 5,7, IV M, II TL	16,0	

Hülfskanonenboote (angekauft, wurden mit kleinen SK und M armirt).

a. Die Yachten.

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Brutto	Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
Aileen . .	.	97	38,4	6,4	2,7	204	91	Rad		14,0	
Dorothea.	Dorothea Wacker	"	39,4	7,2	"	221	128	1		15,0	
Eagle . .	Almy	90	47,6	7,3	3,4	Dpl 434	.	"		"	
Elfrida . .	.	89	31,4	5,5	2,4	123	.	"		10,0	
Enquirer .	.	96	44,8	5,2	1,8	140	.	"		18,0	
Free Lance	.	79	33,5	6,1	2,1	Dpl 90	.	"		16,0	
Frolic . .	Comanche	92	56,7	7,6	3,3	357	.	"		11,0	
Gloucester	Corsair	91	61,9	8,2	3,9	Dpl 560	.	"		17,0	
Hawk . .	Hermione	"	43,9	6,8	3,3	Dpl 375	.	"		14,0	
Hornet . .	Alicia	90	49,1	6,7	3,3	Dpl 425	.	"		18,0	
Hist . . .	Thespia	95	51,8	7,1	2,9	Dpl 312	.	"		14,0	
Huntreß .	.	"	36,9	4,8	2,0	81	.	"		16,0	
Inca . . .	.	79	28	6,0	2,1	103	.	"		12,0	
Kanawha.	.	96	45,7	5,2	"	127	.	"		14,0	
Oneida . .	Illawara	96	32,3	5,6	2,5	119	.	1		13,0	
Restleß . .	.	87	"	4,9	.	Dpl 104	.	"		12,0	
Scorpion.	Sovereign	96	64,0	8,5	3,5	Dpl 850	.	2		17,0	
Shearwater	.	87	30,5	5,4	2,4	109	.	1		11,0	
Stranger .	.	80	58	7,2	3,2	247	.	"		.	
Sylph . .	.	98	46,4	6,1	2,6	159	.	"		16,0	Yacht des Präsidenten
Sylvia . .	.	82	40,3	5,6	"	136	.	"		13,0	
Uncanoomuck	Felicia	98	43,6	6,1	1,8	.	.	.		17,0	
Viking . .	.	80	38,4	6,2	2,7	141	.	1		13,0	
Vixen. . .	Josephine	96	70,0	7,6	4,3	Dpl 800	.	"		12,0	

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
			in m								
Vixen . . .	Eugenie	.	45,6	5,8	3,0	165 Dpl	.	1	.	11,0	
Wasp . .	Columbia	93	54,9	7,0	3,6	630	.	„	.	18,0	
Yankton .	Penelope	„	67,0	8,2	.	541	.	„	.	14,0	
b. Die Schlepper. (Angekauft.)											
Active . .	.	88	30,5	6,8	.	174	87	1	.	12,0	Fanden zum Theil nur als Schleppschiffe Verwendung
Algonquin	El Toro	91	27,5	5,8	2,7	130	65	„	.	10,0	
Alice . . .	.	97	31,0	7,8	.	154	87	„	.	.	
Apache . .	J. D. Jones	89	43,1	8,8	.	298	161	„	.	10,0	
Britannia	.	„	29,4	6,3	.	135	68	„	.	„	
Cheyenne .	Bristol	85	29,5	7,1	.	160	76	.	.	„	
Choctaw .	C. G. Coyle	92	27,9	6,4	.	152	„	„	.	12,0	
Hercules .	.	88	30,9	6,3	.	142	71	„	.	10,0	
Iroquois .	Fearleß	92	44,2	7,9	.	400	200	„	.	13,0	
Massasoit	A. W. Booth	98	28,1	5,8	.	140	.	„	.	.	
Modoc . .	Enterprise	90	27,9	6,4	.	124	62	„	.	10,0	
Nezinscot .	De Witt	97	28,1	5,8	.	118	73	„	.	„	
Osceola .	Winthrop	96	42,1	8,0	4,3	352	240	„	.	14,0	
Pawnee .	John Dwight	„	32,7	8,3	.	152	103	„	.	10,0	
Pontiac .	Right Arm	91	37,9	8,2	.	238	137	„	.	„	
Potomac .	R. W. Wilmot	97	44,4	8,5	.	478	325	„	.	18,0	
Powhatan	Pennwood	92	31,0	6,6	.	156	78	„	.	.	
Seminole	Kate Jones	79	31,2	6,1	.	123	61	„	.	.	
Sioux . .	P. H. Wise	92	25,6	5,8	2,4	111	56	„	.	10,0	
Tacoma .	Hortense	93	30,2	6,4	.	130	65	2	.	12,0	
Tecumseh	Edw. Luckenbach	96	27,0	6,5	2,8	150	95	1	.	11,0	
Uncas . .	Walter A. Luckenbach	93	36,5	7,6	3,6	284	142	„	.	12,0	
Wampatuck	Atlas —	96	35,8	7,8	3,7	324	182	„	.	13,0	
c. Die Dampfer der Zollbehörde.											
Calumet .	.	93	28,7	6,2	2,6	174	.	1	.	13,0	
Corwin . .	.	76	44,4	7,0	3,1	213	.	„	.	10,0	
Grant . .	.	71	49,6	7,6	2,9	263	.	„	.	„	
Gresham .	.	97	62,5	9,7	3,5	906	.	„	.	17,0	
Guthrie .	.	82	.	.	.	69	.	„	.	10,0	
Hamilton	.	71	43,8	7,0	2,9	223	.	„	.	12,0	

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge (in m)	Breite (in m)	Tiefgang (in m)	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
Hudson . .	.	93	29,4	5,5	2,7	174	.	1	.	13,0	
Mc Culloch	.	97	66,7	10,1	4,3	Dpl 1280	.	=	.	17,0	
Manning .	.	=	63,0	9,7	3,2	Dpl 850	.	=	.	16,0	
Morrill . .	.	89	44,3	7,3	2,4	288	.	=	.	12,0	
Perry . .	.	84	50,3	7,6	.	282	.	=	.	11,0	
Rush . . .	.	85	53,3	7,9	3,8	300	.	=	.	10,0	
Windom .	.	96	52,0	8,2	2,5	Dpl 550	.	=	.	14,0	
Woodbury	.	64	44,7	8,7	3,3	330	.	=	.	10,0	
Mc Lane.	.	65	.	.	.	315	.	Rad	.	.	
d. Die Dampfer des Leuchtfeuerwesens.											
Armeria .	.	90	61,9	10,5	.	Dpl 1600	.	.	.	12,0	
Mongrove	.	97	50,3	9,1	.	Dpl 620	.	.	.	.	
Maple . .	.	92	49,0	=	2,4	392	.	.	.	9,0	
Sumanee.	.	97	=	=	=	=	.	.	.	=	
e. Die Dampfer der „Fish Commission".											
Albatroß .	.	82	61,0	8,4	3,6	638	.	.	.	9,0	
Fish Hawk	.	79	44,6	8,3	2,7	441	.	.	.	=	
f. Dampfer des Vermessungswesens.											
Pathfinder	.	98	58,0	10,0	3,3	Dpl 875	.	1	.	12,0	
Vorrathsschiffe. (Angekauft.)											
Celtic . . .	Celtic King	91	113,4	13,4	7,5	3738	2429	1	.	12,0	
Culgoa . .	.	90	102,2	13,1	.	3444	2172	=	.	10,0	
Supply . .	Illinois	73	104,6	=	.	3341	2568	=	.	10,5	
Zafiro . .	.	84	65,1	9,7	.	1062	675	=	.	12,0	
Kohlendampfer, „Colliers". (Angekauft.)											
Abarenda	.	92	95,8	12,8	.	3123	2009	1	.	8,0	
Alexander	Atala	94	100,7	13,1	.	3250	2091	=	.	9,0	
Brutus . .	Peter Jebsen	=	98,0	12,6	.	3070	1984	=	.	10,0	
Caesar . .	Kingtor	96	94,6	13,4	.	2738	1738	=	.	=	
Cassius . .	Rhaetia	83	107,1	13,1	.	3458	2182	=	.	=	
Hannibal	Joseph Holland	98	80,5	11,9	.	1785	1115	=	.	13,0	

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t		Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Bemerkungen
			in m			Brutto	Netto				
Hector . .	Pedro	83	100,7	11,7	.	2872	1892	1	.	10,0	
Justin . .	.	91	84,5	11,9	.	2206	1419	=	.	=	
Lebanon .	.	94	75,0	11,4	.	1486	1158	=	.	=	
Leonidas .	Elizabeth Holland	98	80,8	11,9	.	1802	1123	=	.	13,0	
Marcellus	Titania	79	86,2	10,7	.	1960	1227	=	.	10,0	
Merrimac	.	94	100,7	13,4	.	3362	2556	=	.	=	
Nanshan .	.	96	86,9	11,9	.	2200	1344	=	.	13,0	
Nero . . .	.	95	95,2	12,5	.	2925	1880	=	.	10,0	
Niagara .	.	77	83,9	11,6	.	2265	1668	=	.	=	
Pompey .	Harlech	97	71,7	10,4	.	1282	785	=	.	12,0	
Saturn . .	.	90	83,9	12,2	.	2268	1817	=	.	12,5	
Scindia .	.	=	114,4	14,1	.	4535	2953	=	.	12,0	
Scipio . .	Ravenna	80	116,0	12,3	.	3385	2046	=	.	=	
Southery.	.	89	87,9	11,8	.	2068	1347	=	.	9,0	
Sterling .	.	81	83,6	11,3	.	2016	1483	=	.	=	
Wassertankdampfer (angekauft).											
Arethusa .	Luciline	93	101,3	12,9	.	3319	2132	1	.	.	
Destillirschiffe (angekauft).											
Iris . . .	Menemsha	85	94,7	11,8	.	2716	1747	1	.	10,0	
Rainbow .	Norse King	90	103,7	12,5	.	2985	1935	=	.	12,0	
Kühl-(Gefrier-)Schiff (angekauft).											
Glacier. .	Port Chalmers	91	113,2	14,1	.	4154	2667	1	.	.	
Lazarethschiffe (angekauft).											
Relief . .	John Englis	96	88,7	14,0	.	3095	1987	1	.	.	
Solace . .	Creole	=	107,4	13,4	.	3801	2362	=	.	15,0	
The Aid .	Bay State	94	85,7	12,8	.	2211	1538	Rad	.	.	
State of Texas	.	73	74,2	11,0	.	1736	1328	1	.	.	
Werkstättenschiff (angekauft).											
Vulcan . .	Chatham	84	80,9	12,2	.	2729	1909	1	.	10,0	

Lichter (angekauft).

„East Boston" und „Governor Russell".

Für verschiedene Zwecke (angekauft).

„Gedney", „Mc Arthur", „Paoli" (95) 331 Brutto Reg t, „Patterson" und „Peoria" (97) 300 Brutto Reg t.

Transportdampfer.

a. Während des Krieges angekauft:

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Dampfer-Gesellschaft
			in m								
Badger . .	Yumuri	90	102,5	13,2	.	3497	2332	1	.	.	
Buford . .	Mississipi	=	113,0	13,5	.	3732	2388	=	.	.	
Burnside .	Rita	82	86,9	11,2	.	2194	1405	=	.	.	
Hancock .	Arizona	79	137,3	13,8	.	5305	3356	=	.	.	
Ingalls .	Clearwater	94	83,2	10,1	.	1147	691	=	.	.	
Mc Pherson	Obdam	80	125,2	12,0	.	3699	2695	=	.	.	

Die außerdem noch während des Krieges angekauften Dampfer „Berlin", „Chester", „Hartford", „Manitoba", „Massachusetts", „Michigan", Minnewaska", „Mobile", „Mohawk", „Panama", „Port Victor", „Roumania" und „Scandia" sind wieder verkauft worden.

b. Gechartert wurden während des Krieges zu Transporten etwa 60 Dampfer, die noch zum Theil zu Transporten nach den Philippinen in Verwendung sind.

Weitere Hülfskreuzer 2c. der Vereinigten Staaten (soweit sie nicht im Kriege bezw. zu Transporten Verwendung gefunden haben und deshalb in der vorstehenden Liste aufgeführt sind):

Name	Früherer Name	Jahr des Stapellaufs	Länge	Breite	Tiefgang	Reg t Brutto	Reg t Netto	Zahl der Schrauben	Armirung	Geschwindigkeit	Dampfer-Gesellschaft
Admiral Dewey	.	98	85,4	11,0	.	2104	1335	2	.	.	American Mail S. S. Co.
Admiral Farragut	.	=	=	=	.	=	=	=	.	.	American Mail S. S. Co.
Admiral Sampson	.	=	=	=	.	=	=	=	.	.	American Mail S. S. Co.
Admiral Schley	.	=	=	=	.	=	=	=	.	.	American Mail S. S. Co.
Havana .	.	=	109,8	15,3	.	5667	4192	=	.	.	New-York & Cuba Mail S. S. Co.
Mexiko . .	.	=	=	=	.	=	=	=	.	.	New-York & Cuba Mail S. S. Co.

Zanzibar (unter englischem Protektorat).

Schraubendampfer „Nyanza" (64), 1421 netto Reg t; „Barawa" (85), 234 netto Reg t; „Kilwa" (85), 216 netto Reg t.

Die Laufbahnen in der Kaiserlichen Marine.

A. Personen des Soldatenstandes.

1. Seeoffiziere.

Das Seeoffizierkorps ergänzt sich aus jungen Leuten, welche nach Prüfung ihrer persönlichen Eigenschaften und wissenschaftlichen Vorbildung als Seekadetten eingestellt werden.

Die Einstellung als Seekadett erfolgt einmal im Jahre, in der Regel im Monat April.

Die Anmeldung geschieht schriftlich bei der Inspektion des Bildungswesens der Marine in Kiel in der der Einstellung vorhergehenden Zeit vom 1. August bis 1. Februar.

Bei der Anmeldung zur Einstellung als Seekadett sind die nachfolgenden Papiere einzureichen:

a) Geburtsurkunde und Abschrift des Taufregisters.

b) Ein Nationale, nach Anlage I.

c) Der von dem Angemeldeten unter Aufsicht eines Offiziers oder Lehrers angefertigte und dahin bescheinigte Lebenslauf, nach Anlage II.

d) Eine Uebersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen, nach Anlage III.

Entweder

e) ein vollgültiges Abiturientenzeugniß eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums,

oder

f) das Zeugniß über die bestandene Fähnrichsprüfung der Armee,

oder

g) das Zeugniß für die Prima eines deutschen Gymnasiums oder eines deutschen Realgymnasiums.

Ist der Betreffende zur Zeit der Anmeldung noch nicht im Besitz eines solchen Zeugnisses, so ist dasselbe spätestens zu dem Eintrittstermine vorzulegen.

Die vorstehend geforderten Zeugnisse müssen im Englischen das Prädikat „gut" nachweisen.

Die unter g) angeführten Aspiranten haben daneben noch die Seekadetten-Eintrittsprüfung in Kiel abzulegen, s. Anlage IX.

Haben die unter e) und f) angeführten Aspiranten das Prädikat „gut" in der englischen Sprache in der Abiturienten- oder Fähnrichsprüfung nicht erlangt, so müssen sie zur Annahme als Seekadett eine besondere Prüfung darin ablegen.

h) Die Bescheinigung eines Schwimmlehrers darüber, daß der Angemeldete schwimmen kann und eine Schwimmprobe von mindestens 30 Minuten Dauer befriedigend abgelegt hat.

i) Das Zeugniß eines Marine- oder Militäroberarztes, nach Anlage IV.

k) Eine Verpflichtung über die Gewährung der Mittel zur Ausrüstung und der erforderlichen Zulage, nach Anlage V.

Die Seekadetten-Annahmekommission darf junge Leute, welche für den Eintritt als Seekadett zu alt erscheinen, zurückweisen.

Die eingehenden Anmeldungen werden zur Prüfung und Entscheidung darüber, ob der Betreffende zur Eintrittsprüfung bezw. zur Einstellung im nächsten Frühjahr zugelassen werden kann, der Seekadetten-Annahmekommission in Kiel überwiesen.

Die getroffene Entscheidung wird den Angemeldeten oder deren Angehörigen durch die vorgedachte Kommission mitgetheilt.

Unmittelbar vor der Eintrittsprüfung bezw. Einstellung findet eine Untersuchung der Betreffenden auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst durch einen Marinearzt statt.

Die Ablegung der Eintrittsprüfung erfolgt in Kiel.

Der Inspekteur des Bildungswesens verfügt über die Einstellung und benachrichtigt die Angehörigen über die getroffene Entscheidung.

Die Seekadetten gehören von der Einstellung an zu den Personen des Soldatenstandes mit Gemeinenrang und beziehen Löhnung.

Sie erhalten zunächst unter Aufsicht der Direktion der Marineschule eine ungefähr vierwöchige Ausbildung am Lande, welche sich auf allgemeine militärische Kenntnisse und Formen sowie auf die Ausbildung mit dem Gewehr erstreckt. Nach Beendigung der militärischen Ausbildung werden die Seekadetten vereidigt.

Darauf erfolgt ihre Einschiffung auf den Seekadetten-Schulschiffen, wo sie die erste seemännische Ausbildung erhalten. Daneben wird ihnen Unterricht in den Berufswissenschaften ertheilt.

Die Seekadetten-Schulschiffe kreuzen in der Regel zunächst einige Wochen in der Ostsee, begeben sich dann in das Ausland und kehren im folgenden Frühjahr nach Deutschland zurück.

Nach Beendigung der Reise haben die Seekadetten, welche ein günstiges Dienstzeugniß erhalten, an der Marineschule in Kiel die Prüfung zum Fähnrich zur See abzulegen.

Diejenigen Seekadetten, welche die Prüfung bestanden haben, werden zur Beförderung zum Fähnrich zur See vorgeschlagen.

Bei der Beförderung wird gleichzeitig das Dienstalter festgesetzt.

Sobald Seekadetten sich im Laufe der Uebungsreise als ungeeignet zum Seeoffizier erweisen, entscheidet der Inspekteur des Bildungswesens darüber, ob die betreffenden Seekadetten zu entlassen sind oder nicht.

Bei etwaigem Uebertritt zur Armee befreit das Zeugniß über die bestandene Seekadetten-Eintrittsprüfung von der Ablegung der Fähnrichsprüfung der Armee.

Seekadetten, welche die Prüfung zum Fähnrich zur See nicht bestehen, können, wenn ihre Erhaltung für den Dienst in der Marine wünschenswerth erscheint, mit Genehmigung des Inspekteurs des Bildungswesens noch einmal an der Uebungsfahrt des Seekadetten-Schulschiffes theilnehmen und während oder nach derselben zu einer Wiederholung der Prüfung zugelassen werden.

Eine dritte Zulassung zur Ausbildung zum Fähnrich zur See findet nicht statt.

Die neu ernannten Fähnriche zur See werden für ein Jahr zur Marineschule kommandirt.

Nach Ablegung der Hauptprüfung zum Seeoffizier werden die Fähnriche zur See für die Dauer von einem halben Jahre auf die Artillerie- und Torpedoschulschiffe und zur Marineinfanterie kommandirt, um dort in Spezialkursen für Artillerie, Torpedowesen und Infanteriedienst praktisch und theoretisch weitergebildet zu werden.

Jeder dieser Spezialkurse wird mit einer Prüfung abgeschlossen.

Diejenigen Fähnriche zur See, welche in der Prüfung vorzügliche Kenntnisse dargelegt haben, können zur Allerhöchsten Belobigung vorgeschlagen werden.

Gleichzeitig können sie von dem Inspekteur des Bildungswesens die Erlaubniß zum Tragen des Offiziersäbels erhalten.

Die nach Kiel einberufenen Aspiranten haben Leibwäsche für zehn Tage mitzubringen.

Zur Regelung und Beaufsichtigung der Bekleidungswirthschaft sämmtlicher Seekadetten und Fähnriche zur See besteht bei der Marineschule in Kiel eine Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse.

Jeder Seekadett ist von seinem Eintritt an den Bestimmungen der Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse unterworfen.

Die Wahl unter den von der genannten Kasse kontraktlich verpflichteten Lieferanten ist den Angehörigen der Seekadetten freigestellt.

Die zu beschaffende Ausrüstung regelt sich nach Anlage VI. Um aber die Abweisung unvorschriftsmäßiger Sachen zu vermeiden, empfiehlt es sich, auch die Bestellung solcher Stücke, deren Beschaffung den Angehörigen der Seekadetten nach Anlage VI freisteht, dem Seekadettenoffizier und der Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse zu überlassen.

Den Seekadetten ist es gestattet, nach ihrer Einstellung so lange Zivilkleider zu tragen, bis die Beschaffung der Ausrüstung vor sich gegangen ist.

Zur Bezahlung der durch Vermittelung des Seekadettenoffiziers und der Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse zu beschaffenden Bekleidungsstücke (Anlage VI) ist sogleich nach der Einstellung der Seekadetten von ihren Angehörigen der erforderliche Geldbetrag, welcher alljährlich von der Direktion der Marineschule ermittelt wird, bei der Kasse der Marinestation der Ostsee in Kiel einzuzahlen.

Den Seekadetten und Fähnrichen zur See werden an Bord Handtücher und das erforderliche Kojenzeug (Bettzeug) aus Schiffsbeständen geliefert.

Zur Unterhaltung der Kleiderausrüstung wird von den Einkünften jedes Seekadetten und Fähnrichs zur See ein monatiger Kleiderkassenabzug von 21 Mark einbehalten.

Die Beschaffung und Unterhaltung von Bekleidungs- und Ausrüstungsstücken in einer größeren Anzahl, als in der Anlage VI vorgeschrieben, ist nicht gestattet.

Nach Erledigung der Spezialkurse werden die Fähnriche zur See, welche die Prüfungen bestanden haben, zur weiteren praktischen Ausbildung für zwei Jahre an Bord kommandirt, aber schon am Ende des ersten Jahres auf Grund eines Dienstzeugnisses zur Offizierwahl gestellt, also nach einer Gesammtdienstzeit von $3^1/_2$ Jahren, und nach erfolgter Wahl zum Leutnant zur See befördert.

Diejenigen Fähnriche zur See, welche kein genügendes Dienstzeugniß erlangt haben, können noch ein weiteres Jahr als Fähnriche an Bord bleiben. Sie werden dann in den nächsten Jahrgang eingereiht.

Diejenigen Fähnriche zur See, welche die Seeoffizierprüfung mit Allerhöchster Belobigung bestehen, erhalten ein Dienstalter vor den anderen ihres Jahrganges.

(Fortsetzung von hier auf S. 434.)

Anlage I.

Muster
für ein Seekadettennationale.

Vorname und Zuname	a) Datum und b) Ort der Geburt	a) Stand und Wohnsitz des Vaters, b) Familienname der Mutter	Ob die Eltern am Leben sind, wenn nicht, Angabe von Namen, Stand und Wohnsitz des Vormundes	Religion, wann konfirmirt 2c.	Angabe, ob und welche näheren Verwandten der Angemeldete in der Marine oder Armee hat	Angabe, auf Grund welches Schulzeugnisses (§ 1,5) die Anmeldung geschieht	Bemerkungen
	a)	a)					
	b)	b)					

(Ort), den . .ten . . . . . . 18 . .
(Unterschrift des Vaters oder Vormundes.)

Anlage II.

Muster
für einen Lebenslauf.

An dieser Stelle wird auf der ersten Seite Vor- und Zuname des Betreffenden angegeben, Rufname unterstrichen.

Der Lebenslauf ist auf gebrochenem Bogen rechts zu schreiben, die Bogen geheftet. Der Lebenslauf soll enthalten: Ort und Datum der Geburt des Angemeldeten, Stand des Vaters, Familiennamen der Mutter, Konfession der Eltern; ob die Eltern noch leben, ob etwa Wiederverheirathungen stattgefunden haben, jetziger Aufenthaltsort der Eltern oder des Vormundes; in welcher Konfession der Angemeldete getauft, und in welcher und wo er konfirmirt worden ist. Darstellung des Bildungsganges, nach der Zeitfolge geordnet, ernstere Krankheiten, öfterer Aufenthaltswechsel und Alles, was sonst hemmend auf den Unterricht eingewirkt hat. Es ist anzugeben, wie weit der Angemeldete in den für die Eintrittsprüfung geforderten Unterrichtsfächern geführt worden ist, welche deutschen klassischen Werke und welche englischen und französischen Schriftsteller er gelesen hat. Besondere Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang gewesen sind. Dies Alles ist in fließender, gedrängter Schreibart zu erzählen.

Der Lebenslauf ist zu unterzeichnen:

(Ort), den . . ten . . . . . . 18 . .

(Unterschrift des Angemeldeten.)

Daß der x. . . . . . . vorstehenden Lebenslauf unter meiner Aufsicht selbst und ohne Hülfe angefertigt hat, bescheinigt

(Ort), den . . ten . . . . . . 18 . .

(Unterschrift.)

Anlage III.

Muster

für eine

Unterrichtsnachweisung

des N. N.

(an den Lebenslauf anzuheften).

Angabe der Art des genossenen Unterrichts	Benennung des Ortes, wo der Unterricht stattfand, und der durchlaufenen Klassen	Zeitdauer des Unterrichts und des Verweilens in jeder einzelnen Klasse	Jahr	Monat	Bemerkungen (besonders über Ursachen etwaigen Zurückbleibens)
Privatunterricht im elterlichen Hause	in Breslau	bis zum 7. Jahre .	1	—	
Aufenthalt in Pensionen	beim Prediger N. N. in Görlitz	bis zum 9. Jahre .	2	—	
In Progymnasien, Realschulen, Realprogymnasien und gleichgestellten Anstalten	in der Realschule zu N.	von Michaelis 18.. bis Ostern 18..			
	in Quarta	. . . .	—	6	
In Gymnasien, Realgymnasien 2c., Oberrealschulen und gleichgestellten Anstalten	auf der Oberrealschule zu N.	von Ostern 18.. bis Ostern 18..			Ich erkrankte im Sommer 18.. und mußte deshalb 2 Monate die Schule versäumen.
	in Quarta	. . . .	—	6	
	in Tertia	. . . .	—	6	
	im Realgymnasium zu N.	von Ostern 18.. bis Michaelis 18..			
	in Obertertia	. . . .	1	6	
	in Untersekunda . .	. . . .	1	—	

[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Anlage IV.

Bestimmungen,

betreffend

die ärztliche Untersuchung und die Ausstellung des Zeugnisses über einen zum Eintritt in die Marine als Seekadett Angemeldeten.

a) Das von einem oberen Marine- oder Militäroberarzt auszustellende Zeugniß soll eine Schilderung des gesammten Körperzustandes, namentlich der Sinneswerkzeuge, des Untersuchten enthalten; dasselbe hat sich nach genauer Besichtigung des entkleideten Körpers unter Angabe von Körpergröße und Brustumfang darüber besonders auszusprechen, ob der Untersuchte eine seinem Lebensalter entsprechende Kräftigkeit des Körpers (Knochen, Muskeln) hat, vollkommen gesund und frei von körperlichen Fehlern und Gebrechen sowie von wahrnehmbaren Anlagen zu chronischen, die regelmäßige Ausbildung des Körpers störenden Krankheiten ist. Alle Abweichungen vom regelrechten Körperbau sind im Zeugnisse zu erwähnen und nach ihrem Werthe und Einflusse auf den späteren Lebenszweck als Seeoffizier zu beurtheilen.

b) Das ärztliche Zeugniß hat sich ferner darüber bestimmt auszusprechen, ob der Untersuchte scharfe Augen, regelrechtes Farbenunterscheidungsvermögen, gutes Gehör auf beiden Ohren und fehlerfreie, nicht stotternde Sprache besitzt, oder ob er an Fehlern der Seh-, Hör- und Sprachwerkzeuge leidet, sowie daß er — seiner Angabe nach — frei von Schwindel ist.

c) Die Untersuchung des Sehvermögens und die Ausstellung des Zeugnisses hierüber hat sich auf die Feststellung des Farbensinnes und der Sehleistung, d. h. des Sehvermögens **ohne** Verbesserung etwaiger Brechungsfehler, zu erstrecken. Es muß die Sehleistung für jedes Auge einzeln festgestellt und im Zeugnisse angegeben werden.

d) Die Prüfung auf Farbenblindheit erfolgt mittelst Wollproben oder Farbentafeln, die Prüfung auf Sehleistung mittelst der Snellen'schen

Sehproben; die erlangten Ergebnisse sind im Zeugnisse in ungekürzten Zahlen auszudrücken.

e) Wenn die Sehleistung nicht als regelrecht (= 1) erkannt wird, ist zunächst mit dem Augenspiegel festzustellen, ob krankhafte Veränderungen der inneren Theile der Augen vorhanden sind; zutreffendenfalls ist der Untersuchte als untauglich zu erachten.

f) Wenn solche Veränderungen nicht nachgewiesen werden, sind bezüglich des Grades der Sehleistung folgende Grenzen festzuhalten:

bei Sehleistung = 3/4 sind die Untersuchten noch als tauglich für den Seedienst zu erachten;

bei Sehleistung zwischen 3/4 und 1/2 sind sie nur dann tauglich, wenn durch Brillengläser die Verminderung der Sehleistung vollständig beseitigt werden kann;

bei Sehleistung = 1/2 und darunter liegt Untauglichkeit vor.

g) Durch Farbenblindheit wird Untauglichkeit bedingt.

h) Am Schlusse des Zeugnisses ist anzugeben, daß dem Aussteller diese vorstehenden Bestimmungen bekannt sind.

i) Eines besonderen dienstlichen Befehls zur Untersuchung und Ausstellung des Zeugnisses bedarf es nicht.

Anlage V.

Muster
zur
Verpflichtung
bezüglich Hergabe der für die Laufbahn zum Seeoffizier erforderlichen Geldmittel.

Die Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps sowie die zugehörigen Ausführungsbestimmungen für die Annahme und Einstellung als Seekadett in der Kaiserlichen Marine sind mir bekannt.

Ich verpflichte mich danach, für meinen zur Einstellung als Seekadett angemeldeten (Sohn, Enkel, Neffen, Mündel) N. N.

a) Die erste Ausrüstung bei der Einstellung als Seekadett zu beschaffen,
b) eine monatliche Zulage von mindestens 40 Mk. bis zur Beförderung zum Offizier und alsdann bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See eine weitere Zulage von monatlich 50 Mk. zu zahlen,
c) während der einjährigen Kommandirung desselben zur Marineschule außerdem noch einen Unterhaltungszuschuß von mindestens 240 Mk. einzuzahlen,
d) die Kosten der Ausrüstungen während der Fähnrichszeit und nach erfolgter Beförderung zum Offizier zu tragen.

(Ort), den . . ten . . . . 18 . .

(Unterschrift.)

Die Zulagen sind, auch wenn der Empfänger sich an Bord eines Schiffes befindet, seitens der Angehörigen vierteljährlich solange einzuzahlen, bis der Betreffende zum Leutnant zur See befördert worden ist. Die Einzahlung hat am Ersten des Monats zu erfolgen, der demjenigen Vierteljahr, für welches die Zulagen bestimmt sind, vorhergeht; nach der Einstellung als Seekadett wird der Betrag der Zulagen für vier Monate auf einmal im Voraus gezahlt und später, wie vorerwähnt, vierteljährlich für weitere drei Monate ergänzt. Nach der Einstellung erhalten die Angehörigen der Seekadetten nähere Anweisung über die zu leistenden Einzahlungen.

Anlage VII enthält eine Berechnung der ungefähren Kosten der Laufbahn vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See. Ueber das Einkommen in den Dienstgraden vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See giebt die Anlage VIII Aufschluß.

Anlage VI.

Verzeichniß
der Ausrüstung für neu eintretende Seekadetten.

Lfd. Nr.	Anzahl und Bezeichnung der Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke	Bemerkungen
	I. Bekleidungsstücke.	
1	Ein Regenmantel	Zu 1—15. Werden durch Vermittelung des Seekadettenoffiziers und der Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse von den Lieferanten beschafft.
2	Ein Düffelüberzieher	
3	Eine Tuchjacke	
4	Zwei Tuchhosen	
5	Eine Tuchweste	
6	Zwei Sergejackets	
7	Zwei Sergehosen	
8	Eine Sergeweste	
9	Vier weiße Röcke	
10	Vier weiße Hosen	
11	Eine blaue Mütze mit Band und Abzeichen	
12	Zwei weiße Mützengestelle mit desgl.	
13	Sechs weiße Mützenbezüge	
14	Zwei schottische Mützen	
15	Sechs Flanellhemden	
16	Sechs Arbeitsblusen	Zu 16—18. Werden durch Vermittelung des Seekadettenoffiziers u. der Seekadetten- und Fähnrichs-Kleiderkasse von dem Marinebekleidungsamte in Kiel beschafft.
17	Sechs Arbeitshosen	
18	Ein Paar Wasserstiefel	
19	Ein Dutzend weiße Oberhemden, mit glattem, faltenlosem und ungesticktem Einsatze, ohne Manschetten	Zu 19—34. Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
20	Zwei Dutzend weiße Stehkragen, eckig und vorn geschlossen	
21	Ein Dutzend Paar weiße Manschetten	
22	Sechs Nachthemden	
23	Zwei Dutzend Taschentücher	
24	Sechs Unterhemden	
25	Sechs Unterhosen	
26	Zwei Dutzend Paar Strümpfe	

Lfd. Nr.	Anzahl und Bezeichnung der Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke	Bemerkungen
27	Sechs Schlipse aus schwarzer undurchsichtiger und ungemusterter Seide, als glatte gebundene Schleife zu tragen (1,5 bis 4 cm breit)	Zu 19—34. Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
28	Sechs Paar waschlederne weiße Handschuhe	
29	Sechs Paar weiße Zwirnhandschuhe	
30	Ein Paar schwarze kalblederne Zugstiefel mit glattem Oberleder	
31	Zwei Paar schwarze Lederschuhe mit Doppelsohlen	
32	Zwei Paar braune Segeltuchschuhe mit Lederbesatz	
33	Zwei Wäschesäcke	
34	Zwei waschbare Stiefelsäcke	
	II. Ausrüstungsstücke.	
35	Ein Logbuch	Zu 35—39. Werden auf Kosten der Empfänger seitens der Marineschule beschafft.
36	Ein Notizbuch sowie sechs Hefte zu Notizen beim Unterricht	
37	Ein Rollenbuch	
38	Bücher und Vorschriften nach Angabe der Direktion der Marineschule	
39	Ein Dolch mit Koppel	
40	Reserveknöpfe und Schnallen	Zu 40—52. Dürfen von den Angehörigen selbst beschafft werden.
41	Ein Taschenmesser, für den Gebrauch in der Takelage geeignet	
42	Ein Nähzeug	
43	Ein Schreibzeug	
44	Eine Haarbürste	
45	Zwei Zahnbürsten	
46	Eine Nagelbürste	
47	Ein großer Kamm	
48	Ein enger Kamm	
49	Ein Handspiegel	
50	Eine Kleiderbürste	
51	Eine Seifendose	
52	Eine Badehose	

Anlage VII.

Berechnung

der

ungefähren Kosten der Laufbahn vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See.

Erstes Jahr.

1.	Vollständige Uniformsausrüstung, einschließlich [illegible] und Wäsche u., etwa	800 Mk.
2.	Zulage für 12 Monate je 40 Mk.	480 „
	Zusammen	1280 Mk.

Zweites Jahr.

1.	Verpflegungszuschuß während der Kommandirung auf der Marineschule	240 Mk.
2.	Zulage für 12 Monate je 40 Mk.	480 „
3.	Ergänzung der Ausrüstung	200 „
	Zusammen	920 Mk.

Drittes Jahr.

1.	Zulage für 12 Monate je 40 Mk.	480 Mk.
2.	Ergänzung der Ausrüstung	300 „
	Zusammen	780 Mk.

Viertes Jahr.

1.	Zulage für 6 Monate je 40 Mk.	240 Mk.
2.	Für die Offiziersausrüstung	900 „
	Zusammen	1140 Mk.

Mithin bis zur Beförderung zum Offizier im Ganzen etwa 4120 Mk.

Danach bis zur Beförderung zum Oberleutnant zur See (ungefähr 4 Jahre) eine jährliche Zulage von . . . . . . 600 Mk.

Anlage VIII.

Uebersicht

des

Einkommens in den Dienstgraden vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See.

Das monatliche Einkommen beträgt:

1. für den Seekadetten
   Löhnung einschließlich Kleidergeld . . . . . 40,50 Mk.
2. für den Fähnrich zur See
   Löhnung einschließlich Kleidergeld . . . . . 66,00 „
3. für den Leutnant zur See
   Gehalt . . . . 75,00 „
4. für den Oberleutnant zur See
   Gehalt einschließlich 15 Mk. nicht pensionsfähiger Zulage . . . . 140,00 „

Dazu kommen:

für 1. und 2. a) an Bord: freie Wohnung und Verpflegung.
b) an Land: Verpflegungszuschuß monatlich ungefähr 15 bis 18 Mk.

für 3. an Land: Tischgeld monatlich ungefähr 6 Mk.

für 3. und 4. a) an Bord: freie Wohnung und Verpflegung,
Servisbetrag monatlich . . . . . 25,00 Mk.
Wohnungsgeldzuschuß monatlich . . 18,75—22,50 „
b) an Land: Servisbetrag monatlich
im Winter . . . . 29,70—43,80 „
im Sommer . . . . 21,30—31,20 „
Wohnungsgeldzuschuß monatlich . . 18,75—22,50 „

Anlage IX.

Kenntnisse,

welche in der Seekadetten-Eintrittsprüfung verlangt werden.

Bezeichnung der Gebiete unter näherer Ausführung.	Bezeichnung der entsprechenden Abschnitte aus den angeführten Lehrbüchern, welche zur Vorbereitung empfohlen werden.
I. Mathematik.	
1. Arithmetik. Die Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzirung, Radizirung. Theilbarkeit und Zusammensetzen der Zahlen. Von den Proportionen. Die Gleichungen ersten Grades mit einer und mehreren Unbekannten. Logarithmen. Die Gleichungen zweiten Grades. Die einfachen Reihen. Zinseszinsrechnung.	Lehrbuch der Elementar-Mathematik. Hallerstein 10. Auflage. Berlin 1895. Verlag von Albert Nauck & Co. I. Theil. Abschnitt 1—6. (Ausgenommen §§ 161—163, §§ 175—185). Abschnitt 7, 8 und 9. **§§ 227—234, 245—247.** Abschnitt 10.
2. Ebene Geometrie.	Dasselbe Lehrbuch. II. Theil. Abschnitt 1. **§§ 112, 144—149, 167, 169, 181.** XII. Kapitel. **§§ 201, 209, 238.** **XVII. Kapitel.**
3. Trigonometrie. Die Erklärung der Funktionen, Entwickelung und Anwendung der trigonometrischen Formeln, Berechnung von Dreiecken, regelmäßigen Vielecken, Kreisabschnitten.	Dasselbe Lehrbuch. II. Theil. Abschnitt 2. §§ 266—304 (ausgenommen §§ 276 und 291). **II. Kapitel.** **IV. Kapitel.**
4. Stereometrie. Beziehungen zwischen Geraden und Ebenen im Raume. Neigungswinkel einer Geraden und einer Ebene. Neigungswinkel zweier Ebenen. Beschreibung, Inhalts- und Oberflächenberechnung von Prisma, Pyramide, Cylinder, Kegel und Kugel.	Dasselbe Lehrbuch. II. Theil. Abschnitt 3. §§ 326—350. **§§ 380—396, 405—420.**

Anmerkung.

Die mit **fetter Schrift** bezeichneten Kapitel und Paragraphen bedeuten, daß hieraus Aufgaben in der schriftlichen Prüfung gestellt werden.

Bezeichnung der Gebiete unter näherer Ausführung.	Bezeichnung der entsprechenden Abschnitte aus den angeführten Lehrbüchern, welche zur Vorbereitung empfohlen werden.

II. Naturlehre.

1. Elemente der Mechanik (gleichförmige und gleichförmig beschleunigte Bewegung, Fallgesetze, Zusammensetzung und Zerlegung von Kräften und Bewegungen). Das spezifische Gewicht fester, flüssiger und gasförmiger Körper. 2. Elemente der Optik, Fortpflanzung und Reflexion des Lichtes, Photometer, ebene und sphärische Spiegel. 3. Elemente der Wärmelehre. Ausdehnung durch die Wärme und Aenderung des Aggregatzustandes der Körper. 4. Elemente der Lehre von der Elektrizität. Erregung der Elektrizität durch Reibung. Positive und negative Elektrizität, Elektroskope, Sammelapparate. Erregung der Elektrizität durch Berührung. Voltasche Säule, galvanische Elemente, Einwirkung des Stromes auf die Magnetnadel.	Leitfaden für den Unterricht in der Naturlehre an der Kaiserlichen Marineschule von Rellstab. (Verlag von P. Toeche, Kiel.)

III. Englische und französische Sprache.

1. Niederschreiben eines deutschen Diktats in der betreffenden fremden Sprache aus dem Unterrichtsstoffe der Obersekunda eines Realgymnasiums.
2. Lesen und sofortiges Wiedererzählen in der fremden Sprache aus einem der Bildungsstufe des zu Prüfenden entsprechenden Schriftsteller.

IV. Zeichnen.

Anfertigung einer Freihandzeichnung unter Aufsicht.

2. Offiziere der Marineinfanterie.

Die Offiziere der Marineinfanterie ergänzen sich aus den Offizieren der Armee und treten später auch wieder zur Armee zurück. Sie rangiren während ihrer Versetzung zur Marineinfanterie mit den Offizieren der Armee. Einzelne werden auf Schulschiffe als Lehrer kommandirt. Das III. Seebataillon steht in Kiautschou.

Eine Einstellung von Fahnenjunkern findet bei den Seebataillonen nicht statt.

3. Marine-Ingenieur.

Die Ingenieure des aktiven Dienststandes und des Beurlaubtenstandes der Marine bilden das Marine-Ingenieurkorps, welches neben dem Seeoffizierkorps der Marine steht.

Die Marine-Ingenieure sind Personen des Soldatenstandes und Vorgesetzte sämmtlicher Mannschaften der Marine.

Das Marine-Ingenieurkorps gliedert sich dem Range nach in:

Marine-Ingenieure mit dem Range der Leutnants zur See,
Marine-Oberingenieure mit dem Range der Oberleutnants zur See,
Marine-Stabsingenieure mit dem Range der Kapitänleutnants,
Marine-Oberstabsingenieure mit dem Range der Korvettenkapitäne und
Marine-Chefingenieure mit dem Range der Fregattenkapitäne.

Ergänzung.

Das Marine-Ingenieurkorps ergänzt sich aus den Obermaschinisten, siehe lfde. Nr. 10, welche sich durch ihre wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse und Erfahrungen zur Leitung größerer Schiffsmaschinen eignen, und zugleich in Betreff der allgemeinen und gesellschaftlichen Bildung sowie der persönlichen Verhältnisse und Eigenschaften der Aufnahme in das Marine-Ingenieurkorps würdig sind.

Vor Aufstellung des Vorschlages zur Beförderung eines Obermaschinisten zum Marine-Ingenieur findet eine Wahl statt, welche von den am Stationsorte anwesenden Seeoffizieren und Marine-Ingenieuren der betreffenden Marineinspektion und von den zur Station gehörenden anwesenden und in Landstellen befindlichen Marine-Ingenieuren abgehalten wird.

Obermaschinisten, welche bei ihrer Verheirathung auf die Ingenieurlaufbahn verzichtet haben, dürfen nicht zur Wahl gestellt werden.

Marine-Ingenieure, welche sich durch Leistungen und Fähigkeiten auszeichnen, können zum Besuche der technischen Hochschule auf die Dauer von zwei Jahren kommandirt werden.

Im Allgemeinen gelten, sofern in besonderen Bestimmungen nicht ausdrücklich anders bestimmt ist, für die Marine-Ingenieure alle allgemeinen für Offiziere maßgebenden Bestimmungen.

Die Beförderung zum Marine-Ingenieur und in die höheren Dienstgrade erfolgt durch Seine Majestät den Kaiser. Die Beförderten erhalten Patente.

4. Torpedo-Ingenieur.

Die Torpedo-Ingenieure sind mit der Herstellung, Adjustirung und Instandhaltung der Torpedos, der Torpedoarmirungen und des Sprengdienstmaterials beauftragt.

Die Torpedo-Ingenieure sind Personen des Soldatenstandes, sie stehen neben dem Offizierkorps und gliedern sich in Torpedo-Ingenieure mit dem Range der Leutnants zur See, Torpedo-Oberingenieure mit dem Range der Oberleutnants zur See und Torpedo-Stabsingenieure mit dem Range der Kapitänleutnants.

Das Torpedo-Ingenieurkorps ergänzt sich aus denjenigen Torpedo-Obermechanikern, siehe lfde. Nr. 13, welche sich durch ihre wissenschaftlichen und technischen Kenntnisse und Erfahrungen geeignet zeigen und zugleich in Betreff der allgemeinen und gesellschaftlichen Bildung sowie der persönlichen Verhältnisse und Eigenschaften der Aufnahme in das Torpedo-Ingenieurkorps würdig sind.

Die Beförderungen zum Torpedo-Ingenieur und in die höheren Dienstgrade erfolgen durch Seine Majestät den Kaiser; die Beförderten erhalten Patente.

Vor Aufstellung des Vorschlages zur Beförderung eines Torpedo-Obermechanikers zum Torpedo-Ingenieur findet eine Wahl statt, welche durch die ortsanwesenden Seeoffiziere, Marine- und Torpedo-Ingenieure 2c. erfolgt.

Die Torpedo-Ingenieure können je nach ihren Leistungen und den in der Prüfung dargelegten Kenntnissen zum Besuche der technischen Hochschule durch den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts kommandirt werden.

5. Torpederoffiziere des Torpedowesens.

Die Torpederoffiziere sind mit der Aufbewahrung und Verwaltung des Torpedo- und Sprengdienstmaterials bei der Torpedowerkstatt und bei den Torpedoressorts der Werften 2c. beauftragt.

Die Torpederoffiziere sind Personen des Soldatenstandes und gliedern sich in Torpeder-Leutnants mit dem Range der Leutnants zur See, Torpeder-Oberleutnants mit dem Range der Oberleutnants zur See, Torpeder-Kapitänleutnants mit dem Range der Kapitänleutnants.

Die Torpederoffiziere ergänzen sich aus den hierfür geeigneten Obertorpedern, siehe lfde. Nr. 12. Die Beförderung zum Torpeder-Leutnant

und zu den höheren Dienstgraden erfolgen durch Seine Majestät den Kaiser; die Beförderten erhalten Patente.

Zur Beförderung zum Torpeder-Leutnant können solche Obertorpeder in Vorschlag gebracht werden, welche sich hierzu durch Leistungen und gute Führung eignen, die vorgeschriebene Prüfung bestanden haben und zugleich in Betreff der allgemeinen und gesellschaftlichen Bildung sowie der persönlichen Verhältnisse und Eigenschaften den an einen Torpederoffizier zu stellenden Anforderungen genügen.

6. Torpederoffiziere des Minenwesens.

Die Torpederoffiziere des Minenwesens sind mit der Aufbewahrung, Verwaltung und Instandhaltung des Minenmaterials einschließlich der zugehörigen Munition, des Schwimmsperrmaterials sowie der Torpedobatterien und deren Ausrüstung beauftragt.

Im Uebrigen gelten für sie hinsichtlich der Ergänzung, Ausbildung und Beförderung dieselben Bestimmungen wie für Torpederoffiziere des Torpedowesens.

7. Feuerwerks- und Zeugoffizier.*)

Die Feuerwerksoffiziere finden in allen artillerieverwaltungs- und artillerietechnischen Dienstzweigen, die Zeugoffiziere hauptsächlich im Verwaltungsdienste Verwendung.

Sie ergänzen sich durch Beförderung derjenigen Oberfeuerwerker — siehe laufende Nr. 14 — welche die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt haben.

Sie gliedern sich in Feuerwerksleutnants, Feuerwerksoberleutnants und Feuerwerks- und Zeugkapitänleutnants mit dem Range der gleichen Dienstgrade im Seeoffizierkorps.

Die Beförderung der Feuerwerksoffiziere erfolgt durch Seine Majestät den Kaiser; die Beförderten erhalten Patente.

Bei der Verabschiedung von Feuerwerks- und Zeugkapitänleutnants kann denselben nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen der Charakter als Feuerwerks- bezw. Zeugkapitän verliehen werden.

8. Sanitätsoffiziere.

Das Sanitätsoffizierkorps der Marine wird ergänzt:

a) durch approbirte Aerzte, welche in der Erfüllung ihrer allgemeinen Dienstpflicht begriffen sind;

*) Zeugoffiziere werden nicht ergänzt; die zur Zeit mit solchen besetzten Stellen gehen beim Freiwerden auf Feuerwerksoffiziere über.

b) durch approbirte Aerzte, welche zum Dienst auf Beförderung eintreten;
c) durch Assistenz- und Unterärzte der Armee, welche in den aktiven Dienst der Marine übertreten.

Studirende der Medizin, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst haben, können ihrer Dienstpflicht bei der Armee oder Marine entweder ganz mit der Waffe oder während der ersten 6 Monate mit der Waffe und nach erlangter Approbation während der übrigen 6 Monate als einjährig-freiwilliger Arzt genügen.

Die sechsmonatige Dienstzeit mit der Waffe kann von ihnen in jedem Semester ihres Studiums, jedoch nur innerhalb der im § 93 der Wehrordnung bestimmten Grenzen abgeleistet werden.

Zum Dienst als einjährig-freiwilliger Arzt dürfen nur solche Mediziner zugelassen werden, welche nach sechsmonatiger Dienstzeit mit der Waffe ein von den militärischen Vorgesetzten ausgestelltes Dienstzeugniß beibringen, in welchem ausgesprochen wird,

> daß sie nach Führung, dienstlichen Eigenschaften, Charakter und Gesinnung für würdig, sowie auch nach dem Grade der erworbenen Dienstkenntnisse für befähigt erachtet werden, später die Stellung eines militärischen Vorgesetzten im Sanitätsdienst zu bekleiden.

Außerdem müssen sie die Approbation als Arzt besitzen. Behufs Erlangung der letzteren werden solche Mediziner nach halbjähriger Dienstzeit mit der Waffe unter Vorbehalt (d. h. unter Vorbehalt der Ableistung des Restes ihrer aktiven Dienstzeit) als Sanitätsunteroffizier zur Reserve beurlaubt. Den Rest ihrer aktiven Dienstpflicht müssen sie spätestens im letzten Halbjahre ihrer Zugehörigkeit zum stehenden Heere bezw. zur aktiven Marine ableisten. Sie haben sich daher bis spätestens 9 Monate vor Ablauf dieses Verhältnisses bei ihrer Kontrollstelle zum Wiedereintritt zu melden.

Wer als einjährig-freiwilliger Arzt einzutreten beabsichtigt, hat zwar nicht die unbedingt freie Wahl der Garnison, es soll jedoch etwaigen Wünschen in dieser Beziehung in der Regel Berücksichtigung durch den die Einstellung bewirkenden Stationsarzt zu Theil werden.

Einjährig-freiwillige Aerzte treten nach Vollendung ihrer aktiven Dienstzeit als Unterärzte in den Beurlaubtenstand über.

Approbirte Aerzte, welche ihre aktive Dienstverpflichtung als Einjährig-Freiwillige ganz mit der Waffe in der Marine abgeleistet haben und in den Beurlaubtenstand der letzteren übergetreten sind, können jederzeit bei dem Bezirkskommando, in dessen Kontrolle sie stehen, ihre Ernennung zum Unterarzt des Beurlaubtenstandes der Marine beantragen.

Einjährig-freiwillige Aerzte, welche auf Beförderung im Sanitätskorps dienen wollen, können nach vierwöchiger Dienstzeit von dem betreffenden Stationsarzt zur Anstellung als Unterarzt bei dem Generalstabsarzt der Marine in Vorschlag gebracht werden. Durch diese Anstellung erwächst dem betreffenden Arzte ein Anspruch auf die Gebührnisse seines Dienstgrades; mit Rücksicht hierauf hat derselbe, bevor seine endgültige Anstellung erfolgt, sich in einer Kapitulationsverhandlung zu verpflichten, außer seiner allgemeinen einjährigen Dienstpflicht noch mindestens ein Jahr in der Marine aktiv als Arzt zu dienen.

Den Assistenz- und Unterärzten der Armee kann es bis auf Weiteres gestattet werden, wenn offene Stellen in der Marine vorhanden sind, behufs Uebertritts zur Marine aus der Armee auszuscheiden und ihre etwaige besondere aktive Dienstverpflichtung in der Marine abzuleisten.

Ein Uebertritt von Sanitätsoffizieren der Marine zur Armee findet nicht statt.

Die Unterärzte des Friedensstandes können nach dreimonatiger Dienstleistung bei dem Marinetheil auf Antrag des rangältesten marineärztlichen Vorgesetzten, und nach eingeholter schriftlicher Genehmigung des Kommandeurs des Marinetheils durch den betreffenden Stationsarzt zur Wahl zum Assistenzarzte vorgeschlagen werden.

Die Marineärzte sind Personen des Soldatenstandes:

der einjährig-freiwillige Marinearzt,

der Marine-Unterarzt

stehen im Range des Fähnrichs zur See mit Offizierseitengewehr;

der Marine-Assistenzarzt im Range des Leutnants zur See;

der Marine-Oberassistenzarzt im Range des Oberleutnants zur See;

der Marine-Stabsarzt,

der Marine-Oberstabsarzt 2. Klasse

im Range des Kapitän-Leutnants;

der Marine-Oberstabsarzt 1. Klasse im Range des Korvetten-Kapitäns;

der Marine-Generaloberarzt im Range des Fregattenkapitäns;

der Marine-Generalarzt im Range des Kapitäns zur See;

der Generalstabsarzt der Marine im Range des Kontreadmirals.

9. Deckoffiziere.

Deckoffiziere sind Unteroffiziere mit Portepee, welche den übrigen Portepee-Unteroffizieren gegenüber ein Respektsverhältniß einnehmen. Sie tragen den Rock der Seeoffiziere mit besonderen Abzeichen und unter-

scheiden sich bezüglich ihrer Gebührnisse dadurch von den übrigen Mannschaften, daß sie nicht Löhnung, sondern Gehalt empfangen.

In Bezug auf Pensionirung und Versorgung der Deckoffiziere gelten für sie die gleichen Bestimmungen wie für Offiziere.

Die Deckoffiziere werden in Oberdeckoffiziere und Deckoffiziere eingetheilt. Deckoffiziere mit Aussicht auf die höhere Laufbahn sind:

Obermaschinisten (Marine-Ingenieure) . . . siehe lfde. Nr. 3,
Obertorpeder (Torpederoffizier) . . . . " " Nr. 5 u. 6,
Obermechaniker (Torpedo-Ingenieur) . . . . " " Nr. 4,
Oberfeuerwerker (Feuerwerksoffizier) . . . . " " Nr. 7,
Oberzahlmeisteraspirant (Marinezahlmeister) " " Nr. 44.

Der Dienstgrad des Oberdeckoffiziers schließt die Laufbahn ab bei dem:

Obersteuermann,
Oberbootsmann,
Obermaterialienverwalter,
Obermeister,
Oberfeuermeister.

Es ergänzen sich im Allgemeinen

Obermaschinisten . . . aus Einjährig- und Dreijährig-Freiwilligen,
Obertorpeder . . . . . . " " " " "
(auch Vierjährig- ")
Obermechaniker . . . . " " und Dreijährig- "
Oberfeuerwerker . . . . " ehemaligen Schiffsjungen und Drei- bezw. Vierjährig-Freiwilligen,
Oberzahlmeisteraspirant " Einjährig-Freiwilligen, welche 1 Jahr die Prima besucht haben,
Obersteuermann . . . . . }
Oberbootsmann . . . . . } aus ehemaligen Schiffsjungen und Drei- bezw. Vierjährig-Freiwilligen,
Obermaterialienverwalter }
Obermeister . . . . . aus dem Ersatz und Dreijährig-Freiwilligen,
Oberfeuermeister . . . " Heizern.

Deckoffiziere mit Aussicht auf die höhere Laufbahn.

10. Obermaschinisten.

Das Maschinenpersonal ist das zur Bedienung der Haupt- und Hilfsmaschinen bestimmte Personal der Werftdivisionen bezw. Torpedoabtheilungen. Es gehören zum Maschinenpersonal einer Werftdivision:

Maschinistenapplikanten (Gemeine), Obermaschinistenapplikanten (Gefreite), Maschinistenmaate (Unteroffiziere), Obermaschinistenmaate

Sergeanten, Maschinisten (Deckoffiziere), Obermaschinisten (Oberdeckoffiziere).

Das zur Bedienung der Torpedowaffe und der Maschinen der Torpedoboote erforderliche Personal setzt sich zusammen aus:

Torpedo-Maschinistenapplikanten (Gemeine), Torpedo-Obermaschinistenapplikanten (Gemeine) u. wie bei den Werftdivisionen.

Das Maschinenpersonal der Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen ergänzt sich aus:

a) Einjährig-Freiwilligen,

b) Seemännisch Ausgehobenen und

c) Dreijährig-Freiwilligen.

Dieselben werden als Maschinistenapplikanten bezw. Torpedo-Maschinistenapplikanten eingestellt.

Für den Eintritt als Freiwilliger bei dem Maschinenpersonal einer Werftdivision oder Torpedoabtheilung werden folgende Bedingungen gefordert:

A. Einjährig-Freiwillige.

1. Junge Leute der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst besitzen (Wehr-Ordnung § 15, 1), dürfen ihrer Dienstpflicht nur in der Marine genügen.

2. Es werden eingestellt Maschinisten und solche Maschinistengehülfen von See- und Flußdampfern, welche die Bedingung zu 3a erfüllt haben und mindestens ein Jahr auf deutschen See- oder Flußdampfern gefahren sind, bei einer Werftdivision oder bei dem Maschinenpersonal einer Torpedoabtheilung.

3. Außerdem können junge Leute aus der Landbevölkerung, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst (Wehr-Ordnung § [illegible]) besitzen, [illegible] eingestellt werden

a) bei der Werftdivision und beim Maschinenpersonal einer Torpedoabtheilung, wenn sie [illegible] praktische Beschäftigung [illegible] nachweisen.

b) [illegible] Maschinenbauwerkstätten, welche [illegible] Dampfmaschinen [illegible] Summe [illegible]

[illegible]

[illegible]

Die Kosten für das Dienen als Einjährig-Freiwilliger belaufen sich auf etwa 800 bis 900 Mark. (Für die Dauer eines Bordkommandos erhält jeder Einjährige freie Verpflegung und ist verpflichtet, an Bord zu wohnen.)

5. Die Einstellung von Einjährig-Freiwilligen erfolgt bei den Werftdivisionen am 3. Januar und am 1. Oktober; bei den Torpedoabtheilungen am 1. April und 1. November jeden Jahres.

Gesuche um Einstellung sind drei Monate vor dem Eintrittstermin bei dem betreffenden Marinetheil unter Beifügung folgender Papiere portofrei vorzulegen:

a) der Berechtigungsschein,
b) ein Zeugniß über die sittliche Führung seit Ertheilung der Berechtigung,
c) sämmtliche Zeugnisse über praktische Thätigkeit,
d) etwaige Zeugnisse über Besuch von Fachschulen,
e) etwaige Seefahrtsbücher und
f) ein selbstgeschriebener Lebenslauf.

Die Zeugnisse 2c. sind entweder im Original oder in beglaubigter Abschrift einzureichen.

Ueber Form, Inhalt und Adresse des Gesuches gilt auch das unter B. Gesagte. An junge Leute, welche sich zum Eintritt als Einjährig-Freiwillige melden, dürfen die zulässig geringsten körperlichen Anforderungen gestellt werden.

B. Dreijährig-Freiwillige.

1. Die Einstellung Dreijährig-Freiwilliger erfolgt zu denselben Zeiten wie unter A. 5 angegeben.

Wer freiwillig eintreten will, hat sich persönlich oder brieflich unter Vorlegung:

a) eines Meldescheines zum freiwilligen Eintritt (Wehr-Ordnung § 84, Ziffer 3), welcher bei dem Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission zu beantragen ist,
b) sämmtlicher Zeugnisse über praktische Thätigkeit,
c) sämmtlicher Schulzeugnisse, einschließlich solcher über Fachschulbesuch,
d) etwaiger Seefahrtsbücher und
e) eines selbstgeschriebenen Lebenslaufes

an das Kommando des gewählten Marinetheils zu wenden.

Der Lebenslauf ist auf gebrochenem Bogen rechts zu schreiben und soll enthalten: Ort und Datum der Geburt, Stand des Vaters, Konfession, ob die Eltern noch leben, jetziger Aufenthalt der Eltern. Darstellung des Bildungsganges und der praktischen Ausbildung und Thätigkeit. Der Besuch technischer Lehranstalten, Kenntniß fremder Sprachen, ernstere Krankheiten.

[illegible]

[illegible] Lehrzeit in einer Fabrik, in welcher Dampfmaschinen gebaut werden und einjährige Thätigkeit als Maschinist oder Gehülfe bei einer im Betriebe befindlichen Dampfmaschine, oder

vierjährige Lehrzeit in Dampfmaschinenfabriken oder Schlossereien; mindestens zwölf Monate müssen indeß in einer Dampfmaschinenfabrik zugebracht sein.

Anforderungen an die Körperbeschaffenheit sind:

Kräftiger Körperbau, speziell gesunde Lungen, kleinstes Maß 15[illegible] cm, Brustumfang 80 bis 85 cm (im Alter von 18 bis 19 Jahren kann bei sonst sehr kräftigem Körperbau auch ein Brustumfang von

78 bis 83 cm noch genügen.) Lesen der Snellenschen Probebuchstaben Nr. 6 auf mindestens einem Auge und zwar ohne Gläser auf wenigstens 3 m Entfernung.

Das Tragen von Brillen ist in der Marine nicht angängig.

Die als Maschinistenapplikanten eingetretenen Rekruten werden zunächst sechs bis acht Wochen militärisch ausgebildet und später, so oft es erforderlich erscheint, um sie in den militärischen Formen zu erhalten, zum Exerziren und zum Dienstunterricht herangezogen. Die Einjährig-Freiwilligen werden während der Dauer der ersten infanteristischen Ausbildung kasernirt. Nach Beendigung derselben können sie eine Privatwohnung beziehen.

Die erste technische Ausbildung der Maschinistenapplikanten erfolgt unmittelbar nach Schluß der militärischen Ausbildung auf dem Maschinenhulk, in der Uebungswerkstatt und auf dem Maschinistenschulschiffe. Diese Ausbildung dauert etwa acht Wochen.

Eine Abweichung von diesem Ausbildungsgange findet bei den unter A. Ziffer 3b genannten Einjährig-Freiwilligen statt. Diese Maschinistenapplikanten gelangen nach Beendigung der infanteristischen Rekrutenausbildung überetatsmäßig an Bord verschiedener Schiffe und werden gemeinhin nach sechs Monaten zu überzähligen Obermaschinistenapplikanten befördert. Nach Ableistung ihres Dienstjahres können sie, gute Führung und Dienstapplikation vorausgesetzt, als überzählige Unteroffiziere (Schiffbautechniker als Zimmermannsmaate, Maschinenbautechniker als Maschinistenmaate) zur Reserve entlassen werden.

Die Vorbereitung der Maschinistenapplikanten zur Maschinistenmaaten-Prüfung findet auf den Werftdivisionsschulen, die der Obermaschinistenmaate zu Maschinisten auf der Deckoffizierschule statt.

Bei der Kommandirung zur Divisionsschule haben sich die betreffenden Maschinistenapplikanten zur Ableistung eines weiteren, über ihre aktive Dienstpflicht hinausgehenden Dienstjahres für den zu genießenden Unterricht zu verpflichten. Diese Verpflichtung ist als aufgehoben anzusehen, sobald die Betreffenden wegen Ungeeignetheit 2c. von der Divisionsschule und vor der Schlußprüfung abkommandirt werden oder die Maatenprüfung nicht bestehen.

11. Obermaschinisten des Torpedowesens.

Das zur Besetzung der Schiffe und Torpedoboote und zur Bedienung der Torpedowaffe erforderliche Maschinisten- und Heizerpersonal setzt sich zusammen aus:

Torpedo-Maschinistenapplikanten,
Torpedo-Obermaschinistenapplikanten,

Torpedo-Maschinistenmaaten,
Torpedo-Obermaschinistenmaaten,
Torpedo-Maschinisten,
Torpedo-Obermaschinisten.

Das Torpedo-Maschinistenpersonal ergänzt sich aus:

a) Einjährig-Freiwilligen.
b) Ersatzpflichtig Ausgehobenen,
c) Drei- und Vierjährig-Freiwilligen,

Dieselben werden als Torpedo-Maschinistenapplikanten eingestellt. Zum Weiterdienen können die unter a) und b) Genannten zugelassen werden, wenn sie die Bedingungen der Anlage X. A. 2c erfüllt haben.

Außerdem dürfen als Torpedo-Maschinistenmaate solche Maschinisten und Maschinistenassistenten der Handelsmarine eingestellt werden, welche

a) ihrer aktiven Dienstpflicht bei einer der Torpedoabtheilungen genügt, sich während derselben vorwurfsfrei geführt haben und noch vollkommen seedienstfähig sind;
b) die Prüfung zum Torpedo-Maschinistenmaaten vor ihrem Eintritt bestehen und die Bedingungen der Anlage X, A. 2c erfüllt haben.

Die als ersatzpflichtig ausgehobenen Torpedo-Maschinistenapplikanten können, wenn sie diesen Anforderungen nicht genügen, als Torpedoheizer verwendet werden.

Die als Maschinistenapplikanten eingestellten Rekruten werden zunächst sechs bis acht Wochen lang militärisch ausgebildet und später so oft, als es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu erhalten, zum Exerziren und zum Dienstunterricht herangezogen.

Nach Beendigung der allgemeinen militärischen Ausbildung beginnt die technische. Dieselbe findet statt:

a) Auf den für die Ausbildung zur Verfügung stehenden Schiffen in der Bedienung von Schiffsmaschinen und Kesseln.
b) Auf den Schultorpedobooten in der Bedienung von Torpedobootsmaschinen und Kesseln in einem dreiwöchigen Kursus.
c) Bei den Kompagnien im Torpedowesen.

Die theoretische Ausbildung erfolgt in den Werftdivisionsschulen und in der Deckoffizierschule.

Bei der Kommandirung zur Maschinistenmaatenklasse haben die betreffenden Torpedo-Maschinistenapplikanten sich durch eine Kapitulationsverhandlung zur Ableistung eines weiteren über ihre aktive Dienstpflicht hinausgehenden Dienstjahres für den zu genießenden Schulunterricht zu verpflichten.

Nach Beendigung der technischen Ausbildung können Torpedo-Maschinistenapplikanten bei dargelegter Brauchbarkeit nach sechsmonatiger Dienstzeit, wenn der Etat es gestattet, zu Torpedo-Obermaschinistenapplikanten ernannt werden.

Torpedo-Obermaschinistenapplikanten, welche die Prüfung zum Maschinistenmaaten bestanden und die sonstigen Bedingungen erfüllt haben, können nach zehnmonatiger Dienstzeit und nach Maßgabe des Etats hierzu und später zu Torpedo-Obermaschinistenmaaten befördert werden.

Torpedo-Obermaschinistenmaate, welche die Fahrzeit zum Torpedo-Maschinisten ganz oder nahezu erworben haben, werden behufs Vorbereitung zur Maschinistenprüfung zu dem Kursus der Deckoffizierschule und zum Deckoffizierkursus des Torpedoschulschiffs kommandirt, nachdem sie sich durch eine Kapitulationsverhandlung zur Ableistung eines weiteren Dienstjahres für den zu genießenden Schulunterricht verpflichtet haben. Nach abgelegter Prüfung erfolgt nach Maßgabe des Etats ihre Beförderung zum Torpedo-Obermaschinisten.

Torpedo-Obermaschinisten können, sofern sie sich zum Marine-Ingenieur eignen, zur Ingenieurklasse der Deckoffizierschule kommandirt und nach Erfüllung der Bedingungen zum Marine-Ingenieur befördert werden.

12. Obertorpeder des Torpedo- oder des Minenwesens.

Das Torpederpersonal ist mit der Aufbewahrung und Verwaltung des Torpedo- und Sprengdienstmaterials bezw. Minenmaterials beauftragt. Zum Torpederpersonal gehören:

Torpedermaate,
Torpederobermaate,
Torpeder,
Obertorpeder.

Das Torpederpersonal ergänzt sich aus den Torpederaspiranten. Zu Torpederaspiranten werden in erster Linie Mannschaften der Matrosenartillerie-Abtheilungen und zwar in der Regel Maate (nicht Obermaate) und Obermatrosenartilleristen ernannt.

Kann der Bedarf an Torpederaspiranten aus den Matrosenartillerie-Abtheilungen nicht gedeckt werden, so dürfen geeignete Mannschaften anderer Marinetheile oder Mannschaften des Beurlaubtenstandes zu der Laufbahn zugelassen werden.

Die Torpedoaspiranten müssen folgende Bedingungen erfüllen:

a) gute Führung und bewiesene Zuverlässigkeit,

b) Kenntnisse:

im Deutschen: einige Fertigkeit in mündlicher und schriftlicher Wiedergabe der Gedanken;

im Rechnen: Fertigkeit in den vier Spezies, der Regel de tri, Dezimalrechnung, Potenz- und Wurzelrechnung mit ganzen Exponenten und Gleichungen ersten Grades mit einer Unbekannten.

Die Erfüllung der Bedingungen zu b) ist durch eine Prüfung festzustellen. Dieselbe ist vor der Anmeldung von einem Offizier des Marinetheils, dem der zu Prüfende angehört, abzuhalten. Die Prüfungsarbeiten sind bei der Anmeldung mit einzureichen.

Mannschaften mit dem Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst sind von der Vorprüfung entbunden.

Die Anmeldung zum Torpederaspiranten geschieht seitens der Bewerber während des ganzen Jahres bei ihren vorgesetzten Behörden.

Die Ausbildung der Aspiranten zerfällt in eine vorläufige und in eine endgültige.

Die geeigneten Aspiranten verbleiben bei den Werften bezw. Minendepots zur weiteren endgültigen Ausbildung.

Torpederaspiranten, welche für den Besuch der Torpedermaatenklasse der Deckoffizierschule geeignet erachtet worden sind und die für den Besuch dieser Klasse vorgeschriebene Vorprüfung bestanden haben, dürfen unter Vorbehalt der späteren Rangirung zum Torpedermaaten befördert werden.

Sie werden hiernach zum Besuche der Torpedermaatenklasse an der Deckoffizierschule kommandirt.

Nach der Schlußprüfung in der Torpedermaatenklasse treten die Torpedermaate zu ihren Dienststellen zurück.

Ihre Beförderung zum Torpederobermaaten erfolgt nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen.

Torpederobermaate und ältere Torpedermaate können nach Ablauf von 1½ Jahren nach ihrer Ernennung zum Torpedermaaten bezw. nach bestandener Schlußprüfung in der Torpedermaatenklasse zur Torpederklasse der Deckoffizierschule kommandirt und nach Maßgabe des Etats zu Torpedern und Obertorpedern befördert werden.

Torpeder und Obertorpeder, welchen beim Ausscheiden aus dem aktiven Dienst die Aussicht auf Anstellung im Civildienste verliehen worden ist, sollen im Falle der Bewerbung bei der Besetzung der Beamtenstellen der Werften und bei den Garnisonverwaltungen nach Maßgabe ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten berücksichtigt werden.



13. Obermechaniker.

Das Torpedo-Mechanikerpersonal ist mit der Herstellung, Adjustirung und Instandhaltung des Torpedos ꝛc. beauftragt.

Es ergänzt sich aus den Torpedo-Mechanikeraspiranten.

Zu Torpedo-Mechanikeraspiranten werden geeignete Torpedo-Maschinistenmaate und Maschinistenmaate des aktiven Dienststandes ernannt, welche sich zum Uebertritt in das Torpedo-Mechanikerpersonal freiwillig melden.

Die zum Torpedo-Mechanikerpersonal gehörenden Personen sind:

Torpedo-Mechanikermaate,
Torpedo-Obermechanikermaate,
Torpedo-Mechaniker und
Torpedo-Obermechaniker.

Sie sind Personen des Soldatenstandes.

Die Anmeldung zum Torpedo-Mechanikeraspiranten geschieht seitens der Bewerber aus den oben erwähnten Dienstgraden während des ganzen Jahres bei ihren vorgesetzten Behörden.

Hierbei haben sich die Torpedo-Mechanikeraspiranten durch eine Kapitulationsverhandlung zur Ableistung von einem weiteren, über die gesetzliche oder freiwillig übernommene Dienstzeit hinausgehenden Dienstjahre für den Fall zu verpflichten, daß sie in das Torpedo-Mechanikerpersonal übernommen werden.

Die Ausbildung der Torpedo-Mechanikeraspiranten erfolgt in der Torpedowerkstatt.

Nach sechsmonatiger Ausbildung findet eine Schlußprüfung in der Torpedowerkstatt statt. Die Beförderung zum Torpedo-Mechaniker und Torpedo-Obermechaniker setzt das Bestehen der Prüfung voraus.

Die ausgebildeten Torpedo-Mechanikeraspiranten werden zu ihrer weiteren Fortbildung als Gehülfen der Werkstattsvorstände in der Torpedowerkstatt beschäftigt.

Die Torpedo-Obermechanikermaate und älteren Torpedo-Mechanikermaate werden zum Besuch der II. Maschinistenklasse der Deckoffizierschule kommandirt.

Nach abgelegter Schlußprüfung kehren die Torpedo-Obermechanikermaate bezw. Torpedo-Mechanikermaate zu ihren Dienststellen zurück, und können zu Torpedo-Mechanikern und Torpedo-Obermechanikern befördert werden.

Torpedo-Mechaniker, welche sich zum späteren Eintritt in das Torpedo-Ingenieurkorps eignen, werden 1/2 Jahr im Zeichenbureau der Torpedowerkstatt beschäftigt, zur weiteren theoretischen Ausbildung zum Besuch der I. Maschinistenklasse der Deckoffizierschule kommandirt.

Torpedo-Obermechaniker, welche die I. Maschinistenklasse mit Erfolg besucht haben und sich zur Beförderung zum Torpedo-Ingenieur eignen, werden zum Besuch der Ingenieurklasse der Deckoffizierschule kommandirt.

Vor Aufstellung des Vorschlages zur Beförderung eines Torpedo-Obermechanikers zum Torpedo-Ingenieur findet eine Wahl statt.

Torpedo-Mechaniker und Torpedo-Obermechaniker, welchen beim Ausscheiden aus dem aktiven Dienst die Aussicht auf Anstellung im Civildienst verliehen worden ist, sollen im Falle der Bewerbung bei der Besetzung der Beamtenstellen der Werften und bei den Garnisonverwaltungen nach Maßgabe ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten berücksichtigt werden.

14. Oberfeuerwerker.

Das Feuerwerkspersonal ist mit der Verwaltung und Instandhaltung des Artilleriematerials beauftragt. Zum Feuerwerkspersonal gehören:

Feuerwerksmaate,
Oberfeuerwerksmaate,
Feuerwerker,
Oberfeuerwerker.

Die Feuerwerksmaate ergänzen sich aus den Obermatrosen der Matrosendivisionen, welche hierfür besonders qualifizirt erachtet werden und die vorgeschriebenen Zeugnisse haben.

Die Beförderung zum Oberfeuerwerksmaaten erfolgt ohne Prüfung, die zum Feuerwerker nach einjährigem Besuch des unteren Lehrganges der Oberfeuerwerkerschule in Berlin und Bestehen der Prüfung.

Die Feuerwerker werden alsdann zu ihrer weiteren Ausbildung zur Artillerieverwaltung und an Bord S. M. Schiffe kommandirt. Nachdem sie sich die nöthigen praktischen Kenntnisse erworben haben, erfolgt ihre Kommandirung zum oberen Lehrgang der Oberfeuerwerkerschule. Die Beförderung zum Oberfeuerwerker ist von dem Bestehen der Prüfung nicht abhängig.

Feuerwerker und Oberfeuerwerker, welche den oberen Lehrgang der Oberfeuerwerkerschule mit Erfolg besucht, können zur Berufsprüfung zum Feuerwerksleutnant kommandirt werden, sofern sie nicht durch ihre Verheirathung auf die Beförderung hierzu verzichtet haben.

15. Oberzahlmeisteraspirant.

Dem Marine-Zahlmeisterpersonal liegt der gesammte Kassen- und Verwaltungsdienst der Schiffe und Marinetheile am Lande ob.

Das Unterpersonal ist zu einer Zahlmeistersektion formirt und besteht aus:

Zahlmeisterapplikanten,
Zahlmeisteraspiranten,
Oberzahlmeisteraspiranten.

Die Zahlmeisterapplikanten haben den Rang der Maate oder Obermaate, die Zahlmeisteraspiranten den der Deckoffiziere und die Oberzahlmeisteraspiranten den der Oberdeckoffiziere.

Zur Ausbildung für den Zahlmeisterdienst in der Marine sollen grundsätzlich nur zugelassen werden:

a) Einjährig-Freiwillige der Marineinfanterie und der Matrosenartillerieabtheilungen, welche unverheirathet sind, das 21. Lebensjahr nicht überschritten haben und im Stande sind, sich während der einjährigen Dienstzeit selbst zu verpflegen;
b) andere Mannschaften des aktiven Dienststandes der Marine, welche unverheirathet sind, das 23. Lebensjahr nicht überschritten haben und nicht aus der Schiffsjungenabtheilung hervorgegangen sind.

Jeder Zuzulassende muß nachstehende Bedingungen erfüllen:

a) die erste Klasse eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder einer Oberrealschule mindestens ein Jahr mit gutem Erfolge besucht haben. Kann der Bedarf nicht durch Personen mit dieser Schulbildung gedeckt werden, so dürfen mit Genehmigung der Stationskommandos junge Leute zugelassen werden, welche das Reifezeugniß für die erste Klasse einer der vorerwähnten Lehranstalten besitzen;
b) genügende Kenntniß der englischen und französischen Sprache, um aus denselben geläufig in das Deutsche übersetzen und sich verständlich ausdrücken zu können, — ist beim Eintritt durch eine Prüfung nachzuweisen;
c) eine Anerkennung des Vaters oder Vormundes dahin, daß dem Eleven eine Zulage, und zwar bis zu seiner Beförderung zum Maaten, von 15 Mk. monatlich, später und bis zur Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten von 10 Mk. monatlich gezahlt, sowie für die Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten der Betrag von 500 Mk. zur ersten Einkleidung sichergestellt werden wird.

Die Sicherstellung der Einkleidungskosten bei der Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten erfolgt durch Vermittelung der betreffenden Werftdivision, entweder durch einmalige Einzahlung von 400 Mk. bei der Annahme als Zahlmeisterapplikant, zwecks verzinslicher Anlegung bei einer Sparkasse für Rechnung des betreffenden Zahlmeisterapplikanten oder durch ratenweise Einzahlung der 500 Mk. bis zur Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten. Aus dem Einkleidungsgelde werden die von dem Beförderten anerkannten Rech-

nungen für die erste vollständige Ausrüstung durch die betreffende Werftdivision an die Kleiderlieferanten bezahlt. Ein etwa verbleibender Rest — oder bei vorheriger Entlassung des Applikanten aus der Marine das ganze Depositum — wird dem Hinterleger wieder zur Verfügung gestellt.

Dieser Verpflichtungsschein bedarf der ortspolizeilichen Bescheinigung hinsichtlich des Vermögens des Verpflichteten;

d) Seedienstfähigkeit.

Ein Erlaß der zu b) und c) aufgeführten Bedingungen, betreffend Schulzeugnisse und Zulage, darf von dem betreffenden Stationskommando nach Anhörung des Intendanten ausnahmsweise nur dann genehmigt werden, wenn dem Eleven von seinen Vorgesetzten das Zeugniß ertheilt wird, daß er zu besonders guten Hoffnungen für den Zahlmeisterdienst berechtigt.

Die genannten Einjährig-Freiwilligen, welche die Zahlmeisterlaufbahn einschlagen wollen, müssen zunächst mindestens ein halbes Jahr hindurch mit der Waffe dienen. Hierauf erfolgt ihre Kommandirung als Zahlmeistereleve zur Zahlmeistersektion.

Ueber den Erfolg dieser ersten Unterweisung berichtet der Zahlmeister vor Ablauf des sechsten Monats.

Lautet das Urtheil günstig, so erfolgt mit Ablauf des sechsten Monats die Versetzung zur Zahlmeistersektion, wenn der Etat der letzteren es zuläßt.

Die zu Versetzenden haben sich auf zwei Jahre zum Weiterdienen zu verpflichten. Die Kapitulation ist als aufgehoben anzusehen, falls die Betreffenden aus der Zahlmeistersektion entfernt werden.

Die als nicht geeignet befundenen oder aus Mangel an Etatsstellen in die Zahlmeistersektion nicht aufgenommenen Eleven werden ihren Marinetheilen zurücküberwiesen.

Gleichzeitig mit der Versetzung in die Sektion erfolgt die Beförderung der Eleven zu Zahlmeisterapplikanten.

Bei jeder gerichtlichen Bestrafung eines Zahlmeisterapplikanten entscheidet der Stationschef darüber, ob der Betreffende aus der Zahlmeisterlaufbahn zu entfernen und demjenigen Marinetheile, aus dem er hervorgegangen, zurückzuüberweisen ist.

Dasselbe tritt ein auf Antrag des Kompagnieführers bei wiederholten Disziplinarstrafen und sonstiger schlechter Führung, oder auf Antrag des leitenden Zahlmeisters, wenn im Laufe der Ausbildungszeit die Nichtbefähigung des Applikanten für den Zahlmeisterdienst mit Sicherheit zu erkennen ist.

Die Applikanten haben während der Ausbildungszeit bezüglich ihrer Unterkunft am Lande nur auf die Gebührnisse ihrer militärischen Charge

Anspruch. Sie sind jedoch grundsätzlich nur in eigenen Zimmern, getrennt von der übrigen Mannschaft, unterzubringen, und zwar unter eigenen, aus ihnen zu ernennenden Stubenältesten.

An Bord in Dienst gestellter Schiffe nehmen die Applikanten an der Deckoffiziermesse Theil.

Die Berufsausbildung der Zahlmeisterapplikanten dauert drei Jahre. Nach Ablauf dieser Zeit findet die Aspirantenprüfung und hierauf — falls Stellen frei sind — die Beförderung zum Zahlmeisteraspiranten statt. Hat der Aspirant als solcher zehn Monate Seefahrzeit erlangt, so kann er zum Oberzahlmeisteraspiranten befördert werden.

Aspiranten, welche sich mindestens zwei Jahre in diesem Dienstgrade befinden, können zur Zahlmeisterprüfung zugelassen werden. Nach dem Bestehen derselben erfolgt ihre Beförderung zum Marine-Zahlmeister nach Maßgabe der Etats.

Deckoffiziere, deren Laufbahn mit den Oberdeckoffizieren abschließt.

16. Obersteuermann der Matrosendivision.

Das Signal- und Steuermannspersonal der Matrosendivisionen findet in der selbständigen Handhabung des Signaldienstes sowie beim Steuern und Lothen, Beobachten und bei der Anfertigung nautischer Berechnungen Verwendung. Steuerleute und Obersteuermannsmaate sollen befähigt sein, in Ermangelung von Wachoffizieren im Wachdienst an Bord verwendet zu werden.

Das Signal- und Steuermannspersonal setzt sich zusammen aus:

Signalgasten,
Obersignalgasten,
Signalmaaten,
Obersignalmaaten,
Signalmeistern,
Obersteuermannsmaaten,
Steuerleuten,
Obersteuerleuten.

Die Signalgasten ergänzen sich aus allen Kapitulanten, welche die Laufbahn einschlagen wollen, sowie nach Maßgabe des Bedarfs aus sonstigen durch Gewandtheit und Intelligenz sich auszeichnenden Mannschaften der Matrosendivisionen.

Die Vorbildung zum Signalgasten erfolgt bei den Verbänden am Lande oder an Bord nach Beendigung der ersten militärischen Ausbildung.

29*

Nach beendeter Vorbildung erfolgt die Versetzung der geeignet befundenen Mannschaften zu den Signalgasten und die Anlegung des vorgeschriebenen Abzeichens. Nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen erfolgt die Beförderung zum Obersignalgasten, Signalmaaten und Obersignalmaaten.

Obersignalmaate, welche von ihren Vorgesetzten für geeignet zur späteren Beförderung zum Steuermann gehalten werden und im Signaldienst allen Anforderungen entsprechen, können zur Deckoffizierschule kommandirt werden, nachdem sie eine dort abzuhaltende Aufnahmeprüfung bestanden haben.

Die theoretische Ausbildung erfolgt auf der Deckoffizierschule in zwei Winterkursen.

Zur Beförderung zum Obersteuermannsmaaten, Steuermann und Obersteuermann ist der erfolgreiche Besuch der beiden Kurse auf der Deckoffizierschule und das Bestehen der Schlußprüfung erforderlich.

Obersignalmaate, welche nicht die Bedingungen für die Steuermannslaufbahn erfüllen, dagegen hervorragende Leistungen im Signaldienst aufzuweisen haben, können zu Signalmeistern mit dem Range eines Feldwebels befördert werden. Die Beförderung darf in der Regel jedoch nicht früher erfolgen, als ihre Altersgenossen zur Beförderung zum Deckoffizier heranstehen.

17. Torpedo-Obersteuermann.

Das zur Bedienung der Torpedowaffe und zur Handhabung des Sprengdienstes bestimmte seemännische Personal setzt sich zusammen aus:

Torpedo-Matrosen,
Torpedo-Obermatrosen,
Torpedo-Bootsmannsmaaten,
Torpedo-Oberbootsmannsmaaten,
Torpedo-Steuerleuten und
Torpedo-Obersteuerleuten.

Das seemännische Personal ergänzt sich aus:

a) Einjährig-Freiwilligen und
b) Ersatzpflichtig Ausgehobenen,
c) Drei- und Vierjährig-Freiwilligen,
d) Ehemaligen Schiffsjungen.

Die als Torpedo-Matrosen eingestellten Mannschaften werden zunächst 6 bis 8 Wochen militärisch ausgebildet und später so oft, als es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu erhalten, zum Exerziren und zum Dienstunterricht herangezogen.

Das Torpedo-Steuermannspersonal ergänzt sich aus den seemännischen Mannschaften der Torpedoabtheilungen. Die Kommandirung zur Theilnahme an der Torpedo-Steuermannsklasse der Abtheilungsschule der ersten Torpedoabtheilung erfolgt, nachdem die Betreffenden bereits im vorhergegangenen Winterhalbjahr einen Vorbereitungskursus bei ihrem Marinetheil durchgemacht haben.

Dieser Vorbereitungskursus entspricht ungefähr der Steuermannsmaatenklasse der Deckoffizierschule.

Zur Beförderung zum Torpedo-Steuermann und Torpedo-Obersteuermann ist die Ablegung der Prüfung in der Steuermannsklasse der I. Torpedoabtheilung erforderlich.

18. Oberbootsmann.

Die Oberbootsleute ergänzen sich aus ehemaligen Schiffsjungen sowie Drei- und Vierjährig-Freiwilligen. Zum Bootsmannspersonal gehören:

Bootsmannsmaate,
Oberbootsmannsmaate,
Bootsleute,
Oberbootsleute.

Die Beförderung bis einschließlich Oberbootsmannsmaaten erfolgt nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen ohne Examen. Zur Beförderung zum Bootsmann und Oberbootsmann ist das Bestehen einer Prüfung nach vorhergegangenem Besuch der Divisionsschule erforderlich.

19. Oberfeuerwerker der Matrosenartillerie.

Siehe laufende Nr. 40.

20. Oberfeuermeister.

Dem Heizerpersonal liegt die Bedienung der Schiffskessel ob.

Zum Heizerpersonal gehören:

Heizer,
Oberheizer,
Feuermeistersmaate,
Oberfeuermeistersmaate,
Feuermeister,
Oberfeuermeister.

Das Heizerpersonal ergänzt sich aus:

a) Ersatzpflichtig Ausgehobenen,

b) Drei- und Vierjährig-Freiwilligen,

welche als Heizer auf See- und Flußdampfern mindestens 12 Wochen gefahren oder gelernte Metallarbeiter sind. Siehe auch Anlage X.

Die als Heizer eingestellten Rekruten werden zunächst 6 bis 8 Wochen lang militärisch ausgebildet und später, so oft als es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu halten, zum Exerziren und zum Dienstunterricht herangezogen.

Die Beförderung der Heizer zum Oberheizer erfolgt ohne Prüfung, zum Feuermeistersmaaten ist eine Prüfung abzulegen, ebenso zum Feuermeister. Die Beförderung zum Oberfeuermeistersmaaten und zum Oberfeuermeister erfolgt ohne Prüfung.

Solchen Personen des Heizerpersonals, welche sich durch gute Führung, Anstelligkeit, Umsicht und Geübtheit in praktischen Arbeiten ganz besonders auszeichnen, steht die Maschinistenlaufbahn offen. Sie sind dazu bei der Werftdivision oder an Bord vorzubereiten, jedoch findet ihre Umkommandirung zur 1. Kompagnie erst nach gut bestandener Applikantenprüfung statt.

Bestehen solche Applikanten später die Prüfung zum Maschinistenmaaten nicht, so treten sie zum Heizerpersonal zurück.

21. Torpedo-Oberfeuermeister.

Dem Torpedo-Heizerpersonal liegt die Bedienung der Maschinen und Schiffskessel der Torpedoboote ob, auch werden sie auf anderen Schiffen mit Torpedoeinrichtung verwendet.

Das Torpedo-Heizerpersonal besteht aus:

Torpedo-Heizern,
Torpedo-Oberheizern,
Torpedo-Feuermeistersmaaten,
Torpedo-Oberfeuermeistersmaaten,
Torpedo-Feuermeistern,
Torpedo-Oberfeuermeistern

und ergänzt sich wie das übrige Heizerpersonal. Siehe Nr. 20.

Die militärische Ausbildung erfolgt, wie unter Nr. 20 angegeben.

Torpedo-Oberheizer, welche Maschinenbauer, Schlosser, Metalldreher, Schmied, Kesselschmied oder Kupferschmied von Beruf sind, durch ihre Anstelligkeit und Brauchbarkeit während ihrer Dienstzeit als Torpedo-Heizer und Torpedo-Oberheizer sich befähigt gezeigt haben, Dienst in der Maschine zu thun, und durch die Praxis die Kenntnisse sich erworben haben, können zur Feuermeistersmaatenprüfung zugelassen und nach Bestehen der Prüfung hierzu sowie zu Oberfeuermeistersmaaten befördert werden.

Torpedo-Oberfeuermeistersmaate, welche die vorgeschriebene Prüfung bestanden und die sonstigen Bedingungen erfüllt haben, können zu Torpedo-Feuermeistern und Torpedo-Oberfeuermeistern befördert werden.

Zulassung von Torpedo-Heizern zur Torpedo-Maschinistenlaufbahn.

Solchen Personen des Torpedo-Heizerpersonals, welche sich durch Anstelligkeit, Umsicht und Geübtheit in praktischen Arbeiten ganz besonders auszeichnen, steht die Torpedo-Maschinistenlaufbahn offen.

22. Obermeister.

Das Zimmermannspersonal besteht aus:

Zimmermannsgasten,
Oberzimmermannsgasten,
Zimmermannsmaaten,
Oberzimmermannsmaaten,
Meistern und
Obermeistern.

Das Zimmermannspersonal ergänzt sich aus:

a) ersatzpflichtig Ausgehobenen,
b) Dreijährig- und Vierjährig-Freiwilligen,
} welche das Zimmermannshandwerk ordnungsmäßig erlernt haben.

Die Zimmermannsgasten werden nach ihrer Einstellung zunächst militärisch ausgebildet und später, so oft als es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu halten, zum Exerziren und zum Dienstunterricht herangezogen.

Nach erfolgter militärischer Ausbildung werden die Zimmermannsgasten an Bord von Schiffen kommandirt.

Während der Sommermonate wird eine entsprechende Anzahl Mannschaften des Zimmermannspersonals im Tauchen ausgebildet.

Diejenigen Zimmermannsgasten, welche sich zum Weiterdienen gemeldet haben und für geeignet gehalten werden, sind in dem Sommer, in welchem ihre Ausbildung im Tauchen stattfindet, auch in der Ausführung von Malerarbeiten auszubilden. Die Ausbildung erfolgt in der Malerwerkstatt einer Werft.

Die Beförderung zum Maaten und Obermaaten findet nach Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen ohne Examen statt. Die Beförderung zum Meister und Obermeister ist von dem Bestehen der Meisterprüfung abhängig.

Die Vorbereitung der Zimmermannsmaaten zur Meisterprüfung findet auf den Werftdivisionsschulen statt.

23. Obermaterialienverwalter.

Das Materialienverwalterpersonal ist mit der Verwaltung des Materials und Inventars an Bord S. M. Schiffe beauftragt und besteht aus:

Materialienverwaltersapplikanten,
Materialienverwaltersmaaten,
Obermaterialienverwaltersmaaten,
Materialienverwaltern und
Obermaterialienverwaltern.

Dasselbe ergänzt sich aus Obermatrosen und Oberhandwerkern, welche nach Erlangung einer gewissen Seefahrzeit eine Prüfung mit folgenden Bedingungen bestehen:

richtiges Schreiben und Lesen der deutschen Sprache, Fertigkeit im Rechnen mit den vier Spezies und mit Dezimalbrüchen sowie in der Regel de tri.

Die Vorbereitung und technische Ausbildung der für die Laufbahn als Materialienverwalter angenommenen Anwärter geschieht auf einer Werft und bei einem Artilleriedepot.

Diejenigen Anwärter, welche in dieser Prüfung genügende Kenntnisse an den Tag legen und sich während ihres neunmonatigen Kommandos auf der Werft und beim Artilleriedepot zuverlässig und geeignet gezeigt haben, werden zum Materialienverwaltersapplikanten ernannt.

Die Ausbildung der neu ernannten Materialienverwaltersapplikanten geschieht an Bord größerer Schiffe.

Die Kommandirung an Bord erfolgt als Gehülfe des Materialienverwalters.

Die Beförderung zum Materialienverwaltersmaaten und Obermaterialienverwaltersmaaten erfolgt nach Erfüllung gewisser Bedingungen ohne Prüfung, die Beförderung zum Materialienverwalter und Obermaterialienverwalter setzt das Bestehen der Prüfung zum Materialienverwalter voraus.

Materialienverwalter und Obermaterialienverwalter, welchen beim Ausscheiden aus dem aktiven Dienst die Aussicht auf Anstellung im Civildienst verliehen worden ist, sollen im Falle der Bewerbung bei der Besetzung der Beamtenstellen der Werften und bei den Garnisonverwaltungen nach Maßgabe ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten berücksichtigt werden.

Feldwebel, Unteroffiziere 2c.

24. Feldwebel und Vizefeldwebel.

Die Vizefeldwebel finden hauptsächlich im äußeren Dienste der Kompagnie Verwendung. Sie ergänzen sich aus geeigneten Obermaaten jeglichen Dienstzweiges der Marine.

Die Feldwebel sind die wesentlichsten Träger des inneren und des Quartierdienstes. Sie ergänzen sich aus den Vizefeldwebeln und geeigneten Obermaaten jeglichen Dienstzweiges der Marine.

Eine besondere Ausbildung zum Vizefeldwebel ist nicht erforderlich. Bedingung für die Zulassung zur Ausbildung als Feldwebelanwärter ist die protokollarische Erklärung des Anwärters, daß er für die nächsten drei Jahre nach erfolgter Beförderung zum Feldwebel auf jede Kommandirung oder Beurlaubung im Interesse seiner Civilversorgung verzichtet.

Die Ausbildung findet im Geschäftszimmer der Kompagnie, der Abtheilung, des Bataillons oder der Werftdivision statt. Sie erstreckt sich auf die in den Dienstbereich des Feldwebels fallenden Kommando- und Verwaltungsangelegenheiten.

Nach beendeter Ausbildung hat der Anwärter eine Prüfung abzulegen, die auf Antrag des Kompagnieführers vom Kommandeur des Marinetheils angeordnet wird.

25. Depotvizefeldwebel.

Das Zeugpersonal ist mit der Verwaltung des Artilleriematerials betraut. Das Zeugpersonal besteht aus:

Hülfszeugobermaaten,
Zeugobermaaten,
Depotvizefeldwebeln.

Die Zeugobermaate ergänzen sich aus geeigneten Unteroffizieren (Oberfeuerwerksmaaten und Oberartilleristenmaaten). Der Anstellung geht eine probeweise, sechsmonatige Beschäftigung voraus, während deren der Anwärter die Bezeichnung „Hülfszeugobermaat" führt.

Nach abgelegter, zufriedenstellender Probezeit erfolgt die Beförderung zum Zeugobermaaten, nach 15jähriger Gesammtdienstzeit unter Anrechnung der Doppeltrechnung für Kriegsjahre und Seereisen dürfen die Zeugobermaate zu Depotvizefeldwebeln ernannt werden.

26. Stückmeister.

Die Stückmeister haben den Rang der Feldwebel und werden als Geschützkommandeure der schweren Schiffsgeschütze verwendet.

Sie ergänzen sich aus Obermaaten der Matrosen-Division, welche Geschützführer sind und als solche Hervorragendes leisten.

27. Signalmeister.

Siehe Nr. 16.

28. Wachtmeister.

Das Wachtmeisterpersonal hat den Polizeidienst an Bord S. M. Schiffe zu versehen. Es setzt sich zusammen aus:

Wachtmeistermaaten,
Oberwachtmeistermaaten,
Wachtmeistern.

Das Wachtmeisterpersonal ergänzt sich aus erprobten zuverlässigen Obermatrosen, welche einige Fertigkeit im Führen von Listen und Büchern besitzen und längere Zeit an Bord gewesen sind.

Die Beförderung der Wachtmeistermaate in die höheren Chargen erfolgt auf Grund bewiesener Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit und nach Erfüllung der sonstigen Bedingungen. Prüfungen haben dieselben nicht abzulegen.

29. Sanitätsfeldwebel.

Dem Sanitätsunterpersonal liegt der untere Sanitätsdienst an Bord und am Lande ob.

Das Sanitätsunterpersonal wird eingetheilt in:

Obersanitätsgasten in der Stellung der Obermatrosen,
Sanitätsmaate in dem Dienstgrad der Maate,
Obersanitätsmaate in dem Dienstgrad der Obermaate,
Sanitätsfeldwebel mit dem Dienstgrad der Feldwebel.

Das Sanitätsunterpersonal ergänzt sich:

a) aus Sanitätsgasten, d. h. aus solchen geeigneten Mannschaften der Marinetheile, welche nach halbjähriger Dienstzeit mit der Waffe sich freiwillig zum Sanitätsdienst melden und für den letzteren ausgebildet werden. In erster Reihe ist hierbei auf Mannschaften der Marineinfanterie und der Matrosenartillerie zu rücksichtigen. Erforderlichenfalls dürfen auch länger als 1/2 Jahr, höchstens aber ein Jahr dienende Mannschaften als Anwärter angenommen werden;
b) aus Kapitulanten, welche in der Marine oder in der Armee als Lazarethgehülfen ausgebildet worden sind.

Die als Sanitätsgasten zu kommandirenden Mannschaften müssen von guter Führung und nach Schulbildung und Begriffsvermögen befähigt sein, als Sanitätsmaate ausgebildet zu werden. An Vorbildung muß gefordert werden, daß dieselben deutsche und lateinische Druckschrift und deutliche Handschriften fließend lesen, deutlich und nach Vorsprechen einigermaßen richtig schreiben und mit den vier einfachen Rechnungsarten sowie mit Dezimalen rechnen können.

Kapitulanten aus der Armee werden nur soweit eingestellt, als die vorhandenen offenen Stellen durch das in der Marine ausgebildete Sanitätsunterpersonal nicht besetzt werden können. Es erfolgt dann die Kommandirung der Anwärter auf eine sechsmonatige Probezeit zur praktischen Ausbildung im Lazareth und zur Theilnahme am regelmäßigen Unterricht.

Sanitätsmaaten, welche als solche fünf Jahre vorzüglich gut gedient haben, kann auf ihren Antrag beim Ausscheiden aus dem aktiven Marinedienst von dem vorgesetzten Oberarzt ein Zeugniß ausgestellt werden, auf Grund dessen sie sich ohne weitere Prüfung als geprüfter Zivilheildiener niederlassen und bezeichnen dürfen.

30. Oberbottelier.

Das Bottelierpersonal ist mit der Verwaltung der Proviantvorräthe an Bord der Schiffe beauftragt.

Es ergänzt sich aus Mannschaften der Matrosendivisionen.

Die auszubildenden Mannschaften müssen eine gute Führung haben, größte Zuverlässigkeit und Nüchternheit zeigen, die vier Spezies und die Regel de tri rechnen und geläufig lesen und schreiben können. In letzterer Beziehung sind sie vor der Anmeldung einer Prüfung durch den Zahlmeister ihres Marinetheils zu unterziehen.

Die erste Ausbildung erfolgt in erster Reihe an Bord in Dienst gestellter Schiffe, welche neben dem Bottelier einen Gehülfen im Etat haben.

Nach sechsmonatiger Dienstleistung an Bord ist über die Bottelieranwärter zu berichten, ob dieselben für die Bottelierlaufbahn geeignet erachtet werden.

Auf Grund dieser Berichte bestimmen die Matrosendivisionen, welche Leute bei der Laufbahn endgültig zu belassen sind.

Am Lande sind die Anwärter zum militärischen Dienste heranzuziehen; es ist ihnen jedoch Gelegenheit zu geben, sich bei einem Böttcher und einem Schlächter die für ihren Dienst als Bottelier erforderlichen Kenntnisse zu erwerben.

Anwärter, welche diese Kenntnisse erlangt haben, sind einer Prüfung zu unterwerfen.

Nach befriedigend abgelegter Prüfung werden diejenigen Mannschaften, welche die Maatencharge bereits erlangt haben, als etatsmäßige Botteliers, die anderen in der Regel als Bottelieršgehülfen an Bord S. M. Schiffe kommandirt.

Bei ausreichendem Bottelierpersonal hat eine abwechselnde Verwendung der ausgebildeten Mannschaften als Botteliers oder Bootsmannsmaate zu erfolgen, damit sie dem einen wie dem andern Dienste nicht fremd werden und stets mit Erfolg zu verwenden sind.

Am Lande können die Botteliers nach Bedarf dem Verpflegungsamte überwiesen werden, woselbst sie zu den am Orte stattfindenden Fleischpökelungen heranzuziehen und bei der Beaufsichtigung der lagernden Vorräthe zu verwenden sind. Wird ihre Thätigkeit hierdurch nicht voll in Anspruch genommen, so werden sie zum militärischen Dienst herangezogen.

31. Hoboisten.

Die Hoboisten der Marine ergänzen sich aus Freiwilligen, welche die Musik ordnungsmäßig erlernt haben, sowie aus Hoboisten-Kapitulanten der Armee.

Die Hoboisten können den Rang der Obermatrosen, Maate und Obermaate haben, die Stabshoboisten den der Feldwebel. Oberhoboisten können zu überzähligen Vizefeldwebeln befördert werden, Stabshoboisten können nach 15jähriger Dienstzeit den Rock der Deckoffiziere erhalten.

Die Einstellung der Hoboisten erfolgt nach Bedarf zu jeder Zeit bei der I. und II. Matrosendivision und bei den Seebataillonen.

32. Obersegelmachersmaate und Obermalersmaate.

Die genannten Obermaate finden als Segelmacher bezw. Maler an Bord der Schiffe Verwendung.

Sie ergänzen sich aus Dienstpflichtigen und Freiwilligen der Werftdivisionen, welche das betreffende Handwerk ordnungsmäßig erlernt haben. Es giebt:

Segelmachers- und Malersgasten,
Obersegelmachers- und Obermalersgasten,
Segelmachersmaate und Malersmaate,
Obersegelmachersmaate und Obermalersmaate,

Besondere Prüfungen sind für die Beförderung zu den einzelnen Chargen nicht abzulegen.

33. Oberbüchsenmachersmaate.

Das Büchsenmacherpersonal ergänzt sich aus Ersatzmannschaften oder Drei- und Vierjährig-Freiwilligen, welche ausweislich ihrer Zeugnisse das Büchsenmacher-, Schlosser- oder Schmiedehandwerk erlernt haben.

Die zum Büchsenmacherpersonal gehörenden Mannschaften sind die

Büchsenmachersgasten,
Oberbüchsenmachersgasten,
Büchsenmachersmaate,
Oberbüchsenmachersmaate.

Die erste militärische Ausbildung des Büchsenmacherpersonals erfolgt wie die der übrigen Rekruten.

Nach der militärischen Ausbildung sind die Büchsenmachersgasten mindestens sechs Wochen bei dem Büchsenmacher eines Marinetheils zu beschäftigen, um sich die für die spätere Anbordkommandirung erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten zur sachgemäßen Ausführung der an den Handwaffen vorkommenden Instandsetzungsarbeiten zu erwerben.

Die Büchsenmachersgasten werden nach erhaltener militärischer Ausbildung und nachdem sie am Lande eine genügende Fertigkeit als Büchsenmachersgast erworben haben, zu ihrer technischen Ausbildung an Bord des Artillerieschulschiffes und in die Geschützreparaturwerkstatt einer Werft kommandirt. Das Kommando an Bord des Artillerieschulschiffes, wo sie in sämmtlichen Nummern am Geschütz auszubilden sind und eine Schießübung mitzumachen haben, dauert drei bis vier Monate.

Die Kommandirung der Büchsenmachersgasten zur Geschützreparaturwerkstatt einer Werft umfaßt den Zeitraum von sechs Monaten, und sind die Leute hier bei den Geschützreparatur- und Montirungsarbeiten zu verwenden. Hierauf kann die Beförderung zum Oberbüchsenmachersgasten erfolgen.

Die Büchsenmachersgasten, welche sich eine genügende Fertigkeit erworben haben, werden alsdann auf drei Monate zur Dienstleistung bei der Kruppschen Fabrik kommandirt. Nach Ablegung einer Prüfung kann ihre Beförderung zum Büchsenmachersmaaten oder Oberbüchsenmachersmaaten nach Erfüllung der sonstigen Bedingungen nunmehr erfolgen.

Die Büchsenmachersmaate haben sowohl den Dienst als Büchsenmacher wie als Geschützmeister zu versehen.

Die Divisionsbüchsenmacher (Beamte) ergänzen sich aus den Oberbüchsenmachersmaaten.

34. Oberschreiber.

Die für die Schreiberlaufbahn bestimmten Mannschaften sind die:

Schreibersgasten,
Oberschreibersgasten,
Schreiber,
Oberschreiber,
überzählige Vizefeldwebel,
Feldwebel als Registratoren.

Das Personal der Schreibersektion ergänzt sich aus Ersatzmannschaften und Drei- und Vierjährig-Freiwilligen der Landbevölkerung.

Kapitulanten aus der seemännischen Bevölkerung und ehemalige Schiffsjungen dürfen nur ausnahmsweise in die Schreibersektion übergeführt werden.

Die in die Schreibersektion einzustellenden Rekruten werden zunächst, etwa acht Wochen lang, militärisch ausgebildet und später so oft, als es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu halten, zum Frontdienst herangezogen.

Die weitere Ausbildung der Mannschaften der Schreiber ist eine gemeinsame und umfaßt zunächst Schönschreiben, allgemeine Dienstkenntniß, Kenntniß der Organisation der Marine und ihrer Behörden, desgleichen der Armee, soweit hiervon ein Verständniß für den Schreiberdienst erforderlich ist, Kenntniß der im militärischen Dienst im Allgemeinen und der im Schiffsdienst im Besonderen vorkommenden Formen, Ausdrücke und Bezeichnungen. Dieselbe richtet sich ferner auf Anfertigung tadelloser Reinschriften, Vergleichen derselben, Adressiren, Führung von Briefbüchern, Aufstellung von Rapporten, Einrichtung und Führung von Registraturen, namentlich von Schiffsregistraturen und endlich auf den Entwurf schriftlicher Meldungen und einfacher Berichte oder Erlasse.

Die, je nach der Befähigung, längere oder kürzere Ausbildungszeit ist als abgeschlossen anzusehen, wenn der Betreffende befähigt ist, den Dienst als Schreiber am Lande oder an Bord unter Anleitung zu versehen.

Schreibersgasten können nach Beendigung der Berufsausbildung zu Oberschreibersgasten ernannt werden.

Oberschreibersgasten können zu Schreibern befördert werden, sobald sie im Stande sind, den Dienst einer etatsmäßigen Schreiberstelle an Land oder an Bord zu versehen.

Nach sechsjähriger aktiver Dienstzeit können sie zu Oberschreibern befördert werden.

Oberschreiber können nach neunjähriger aktiver Dienstzeit zu überzähligen Vizefeldwebeln befördert werden.

Die Registratoren bei den Stationskommandos 2c. ergänzen sich aus den Feldwebeln oder unter Beförderung der Betreffenden zu etatsmäßigen Feldwebeln aus dem Schreiberpersonal.

35. Schiffsköche.

Bei den Matrosendivisionen werden aus geeigneten Leuten des seemännischen Ersatzes und aus Vierjährig-Freiwilligen Schiffsköche ausgebildet.

Die hierzu bestimmten Mannschaften werden einen Monat den Menageküchen und darauf zwei Monate den in der Heimath befindlichen Schiffen zur Ausbildung überwiesen.

Die ausgebildeten Mannschaften werden je nach ihrer Qualifikation als Schiffsköche oder Kochsmaate an Bord kommandirt. Eine Verwen-

dung in anderen Dienstzweigen ist aber nicht ausgeschlossen. Die Beförderung zum Maaten ist angängig.

36. Schiffsbäcker.

Das Schiffsbäckerpersonal besteht aus:

Bäckersgasten,
Oberbäckersgasten und
Bäckermeistern in der Charge der Maate.

Das Schiffsbäckerpersonal ergänzt sich aus Ersatzmannschaften oder Drei- und Vierjährig-Freiwilligen der Werftdivision, welche ausweislich ihrer Zeugnisse vor dem Diensteintritt das Bäckerhandwerk betrieben haben.

Die zur Ergänzung des Schiffsbäckerpersonals einzustellenden Rekruten werden zunächst etwa 8 Wochen lang militärisch ausgebildet und später, so oft es erforderlich ist, um sie in den militärischen Formen zu halten, zum Exerziren, zum Schießen und zum Dienstunterricht herangezogen.

Behufs Ausbildung in der Behandlung der an Bord befindlichen Backapparate werden die militärisch ausgebildeten Mannschaften an Bord solcher Schiffe kommandirt, auf denen sich eine Backschule befindet.

37. Marinekrankenwärter.

Die Marinekrankenwärter ergänzen sich:

a) aus Mannschaften der Marineinfanterie und der Matrosenartillerie, welche zur Krankenpflege Neigung und Befähigung besitzen und ein Jahr mit der Waffe gedient haben;
b) aus ausgehobenen Mannschaften.

Das als Marinekrankenwärter in Aussicht genommene Personal wird zunächst zu einer sechswöchigen Probedienstleistung dem Lazareth überwiesen. Nach Ablauf von sechs Wochen erfolgt bei günstigem Zeugniß die Versetzung zur Werftdivision.

Die Marinekrankenwärter haben im Ganzen 2 Jahre aktiv zu dienen.

38. Schuhmacher und Schneider.

Die Schuhmacher und Schneider der Marine ergänzen sich aus Dienstpflichtigen und Freiwilligen, welche das betreffende Handwerk ordnungsmäßig erlernt haben.

Sie werden in der Regel nur zu Oberhandwerkern ernannt; bei längerer Dienstzeit als Kapitulant kann ihre Beförderung zum Maaten auch ausnahmsweise zum Obermaaten erfolgen.

39. Schiffsjungen.

Der einzustellende Junge soll in der Regel 16 Jahre alt sein, darf jedoch das 18. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Nur bei großer Körperstärke ist die Einstellung bereits im Alter vom vollendeten 15. Jahre ab gestattet.

Der Junge muß vollkommen gesund, im Verhältniß zu seinem Alter kräftig gebaut (starke Knochen, kräftige Muskulatur) frei von körperlichen Gebrechen und Anlagen zu chronischen Krankheiten sein, ein scharfes Auge, normales Farben-Unterscheidungsvermögen, gutes Gehör auf beiden Ohren und eine fehlerfreie (nicht stotternde) Sprache besitzen.

Der Einzustellende muß eine Größe von mindestens 1,47 m und einen Brustumfang von mindestens 0,73 m, nach dem Ausathmen gemessen, besitzen.

Der Junge muß leserlich und ziemlich richtig schreiben, ohne Anstoß lesen und die vier Grundrechnungsarten gebrauchen können.

Der Junge muß mit der zum Marsch nach dem Gestellungsort erforderlichen Bekleidung versehen sein. Ferner sind 6 Mark zur Beschaffung des nöthigen Putzzeugs spätestens am Tage der Absendung des Jungen dem Bezirkskommando behufs Uebermittelung an die Schiffsjungenabtheilung zu übergeben. Auf dem Postabschnitt ist der Name des Einzahlers anzugeben.

Der Junge muß sich bei seiner Ankunft am Orte der Einstellung zu einer zwei- bezw. dreijährigen Lehrzeit und zu einer darauffolgenden siebenjährigen aktiven Dienstzeit verpflichten.

Wer die Aufnahme in die Schiffsjungenabtheilung wünscht, hat sich persönlich bei dem Kommandeur des Landwehrbezirks seiner Heimath (oder, wer dazu Gelegenheit hat, persönlich bei dem Kommando der Schiffsjungenabtheilung zu Friedrichsort bei Kiel) zu melden.

Dabei sind folgende Papiere zur Stelle zu bringen:

a) Geburtszeugniß,

b) schriftliche, von der Ortspolizeibehörde bescheinigte Einwilligung des Vaters oder Vormundes nach nachstehendem Muster.

Zunächst erfolgt die ärztliche Untersuchung und, wenn diese günstig ausfällt, eine Prüfung im Lesen, Schreiben und Rechnen.

Die von den Bezirkskommandos angemeldeten Jungen werden von der Schiffsjungenabtheilung in eine Anwärterliste eingetragen. Die Angehörigen der Jungen werden durch das Bezirkskommando von der erfolgten Notirung der Jungen benachrichtigt.

Termin und Ort der Gestellung — der erstere im Laufe des Monats April — werden von dem Stationskommando bestimmt und

durch die Schiffsjungenabtheilung unter Namhaftmachung sowohl der ausgewählten wie auch der abgelehnten Jungen den Bezirkskommandos rechtzeitig mitgetheilt.

Sobald die letzteren Mittheilung über die Einstellung oder Nichteinstellung empfangen haben, lassen sie den Angehörigen den Gestellungsbefehl oder die ablehnende Bescheidung zugehen.

Wer auf eigenen Antrag mit Einwilligung seines Vaters oder Vormundes wieder entlassen zu werden wünscht, hat zuvor die auf ihn gewendeten Kosten im Betrage von 540 Mark für das Jahr, oder 45 Mark für den Monat, zurück zu erstatten. In Betracht kommt die Zeit von der Einstellung bis zur Entlassung.

Jeder eingestellte Junge, welcher den Anforderungen des Marinedienstes geistig oder körperlich nicht entspricht, kann als untauglich entlassen werden, jedoch findet in diesem Falle eine Zurückerstattung der Kosten nicht statt.

Schiffsjungen, welche wegen einer strafbaren Handlung der Civilgerichtsbehörde überwiesen werden müssen, werden aus der Schiffsjungenabtheilung entlassen.

Die im April eingestellten Schiffsjungen verbleiben zur ärztlichen Untersuchung, Einkleidung und ersten Anleitung einige Zeit an Land, worauf ihre Einschiffung an Bord der Schulschiffe erfolgt. Diese unternehmen in der Regel zunächst für einige Wochen Uebungsfahrten in der Ostsee, an welche sich eine Auslandsreise, bis Ende März des nächsten Jahres, anschließt. Dann kehren die Schulschiffe wieder nach Deutschland zurück.

Das zweite Jahr der Einschiffung ist der erweiterten seemännischen und artilleristischen Ausbildung zu widmen. Nach einer Gesammtdienstzeit von zwei Jahren werden die Schiffsjungen zu Matrosen befördert.

Schiffsjungen, die in der zweijährigen Ausbildungszeit die Reife zum Matrosen nicht erlangt haben, werden entlassen. Nur wenn besondere Umstände es rechtfertigen, kann die Belassung eines solchen Schiffsjungen während eines dritten Jahres in der Schiffsjungenabtheilung erfolgen.

Nach Rückkehr von der ersten Reise in die Heimath wird eine Anzahl geeigneter Schiffsjungen zu Leichtmatrosen ernannt und vereidigt.

Damit treten sie zu den Personen des Soldatenstandes und scheiden aus der Schiffsjungenabtheilung aus, indem sie den Matrosendivisionen und Torpedoabtheilungen überwiesen werden. Für diese Ernennung kommen nur solche Schiffsjungen in Betracht, welche das 17. Lebensjahr vollendet haben. Die übrigen Jungen verbleiben noch ein zweites Jahr an Bord.

Schiffsjungen, welche sich besonders geeignet gezeigt haben, aber wegen zu niedrigen Lebensalters oder ungenügender körperlicher Entwickelung nicht zu Leichtmatrosen ernannt werden können, dürfen nach einjähriger Dienstzeit von dem Kommandanten zu Schiffsjungen-Unteroffizieren ernannt werden.

Diese erhalten die Löhnung eines Matrosen und als Abzeichen einen fünfzackigen, gelben bezw. blauen Stern auf dem linken Aermel.

Die Schiffsjungen-Unteroffiziere stehen zu den übrigen Schiffsjungen im Vorgesetztenverhältniß. Bei schlechter Führung kann ihnen jedoch der verliehene Rang von dem Kommandanten wieder aberkannt werden.

Nach Rückkehr des Schiffes von der zweiten Auslandsreise ernennt der Kommandant die geeigneten Schiffsjungen zu Matrosen und Torpedomatrosen und zwar der Regel nach am 1. April.

Muster.

Bescheinigung.

Der Unterzeichnete ertheilt zu dem von seinem . . . . beabsichtigten freiwilligen Eintritt in die Kaiserliche Schiffsjungen-Abtheilung seine Genehmigung und erklärt gleichzeitig, daß er:

1. mit den Aufnahmebedingungen §§ 33 und 16, 8 der Marineordnung,
2. mit den Entlassungsvorschriften, insbesondere mit der Verpflichtung zur etwaigen Zurückerstattung der unter § 36, 1 der Marineordnung aufgeführten Kosten, bekannt ist.

Gleichzeitig erklärt er sich bereit, falls sein . . . . bei Ankunft am Einstellungsorte die Einstellung verweigern sollte, die Kosten der Hin- und Rückbeförderung zu tragen.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Unterschrift des Vaters bezw. Vormundes.)

Die eigenhändige Unterschrift wird mit dem Bemerken bescheinigt, daß der . . . . sich bisher stets gut geführt hat, durch keinerlei Civilverhältnisse und Lehrverträge gebunden, und Aussteller vorstehender Bescheinigung zur etwaigen Wiedererstattung der Kosten der Hin- und Rückbeförderung fähig ist.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Die Polizeibehörde.)

40. Oberartilleristenmaat.

Die Mannschaften der Matrosenartillerie-Abtheilungen, welchen die Bedienung der Küstengeschütze und des Sperrmaterials obliegt, bestehen aus:

Matrosenartilleristen,
Obermatrosenartilleristen,
Artilleristenmaaten,
Oberartilleristenmaaten,
Feldwebeln und Vizefeldwebeln,
Feuerwerkern und
Oberfeuerwerkern.

Sie ergänzen sich aus Dienstpflichtigen sowie Drei- und Vierjährig-Freiwilligen.

Die Beförderung in die einzelnen Chargen, bis einschließlich Oberfeuerwerker, erfolgt nach Erfüllung sonstiger Bedingungen ohne Ablegung einer Prüfung.

Die Beförderung zum Feuerwerksleutnant ist jedoch ausgeschlossen.

Eine Abtheilung der Matrosenartillerie befindet sich in Kiautschou.

41. Marineinfanterie.

Feldwebel, Vizefeldwebel, Sergeanten und Unteroffiziere der Marineinfanterie ergänzen sich aus Freiwilligen, die direkt bei einem Seebataillon eintraten, oder aus Kapitulanten der Armee.

Im Uebrigen sind die Verhältnisse hinsichtlich der Beförderung gleich denen der Armee.

Ein Bataillon Marineinfanterie befindet sich in Kiautschou.

42. Civilköche und Kellner der Schiffsmessen.

Als Koch oder Kellner der Schiffsmessen werden gelernte Köche und Kellner von den betreffenden Messevorständen kontraktlich engagirt.

Köche und Kellner sind als Personen des Soldatenstandes mit dem Range der Unteroffiziere ohne Portepee zu erachten, ohne als Vorgesetzte der Gemeinen zu gelten.

Sie müssen gesund und rüstig sowie körperlich für ihre Stellung geeignet sein. (Seefest.)

Wer als Koch oder Kellner bei der Marine eintreten will, hat sich unter Anschluß seiner Militärpapiere, Führungsatteste und Zeugnisse bei dem Kommando der I. oder II. Werftdivision in Kiel bezw. Wilhelmshaven zu melden, bezw. sich direkt bei dem betreffenden Messevorstand um die Stelle zu bewerben.

Die vertragsmäßig angestellten Köche und Kellner sind während ihres Dienstverhältnisses den Militärgesetzen unterworfen und können disziplinarisch wie Unteroffiziere ohne Portepee bestraft werden. Ihnen stehen die gleichen Ansprüche auf Invalidenversorgung, Verleihung von Dienstauszeichnungen, Verleihung des Zivilversorgungsscheines 2c. zur Seite, wie solche in den Bestimmungen für Militärpersonen der Unterklassen vorgeschrieben sind.

Ihre Dienstzeit wird jedesmal vom Tage des Dienstantritts bis zum Tage des Aufhörens des Dienstes berechnet. Die aktive Militärdienstzeit kommt auf die Gesammtdienstzeit in Anrechnung.

B. Beamte.

a. Mit bestimmtem Offizierrange.

43. Schiffbau- und Maschinenbaubeamte.

Die Schiffbau- und Marinebaubeamten mit Ausnahme der Marinebauführer sind Militärbeamte mit bestimmtem Offizierrang.

Es haben den Rang der Kapitänleutnants: die Schiffbau- bezw. Maschinenbauinspektoren und die Schiffbau- bezw. Maschinenbaumeister.

Den Rang der Korvettenkapitäne: die Vorgenannten nach 12 jähriger Dienstzeit.

Den Rang der Fregattenkapitäne: die Oberbau- und Schiffbau- bezw. Maschinenbau-Betriebsdirektoren.

Den Rang der Kapitäne zur See: die Geheimen Marine-Bauräthe und Schiffbau- bezw. Maschinenbau-Direktoren.

Die höheren Marinebaubeamten des Schiffbaufaches und Maschinenbaufaches ergänzen sich nur aus solchen Marine-Bauführern, welche Reserveoffiziere des Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine sind.

Zur Einstellung als Marine-Bauführer ist der Nachweis der Befähigung zum Leutnant zur See der Reserve des Seeoffizierkorps erforderlich.

Die Befähigung zur Anstellung als höherer Schiffbau- oder Maschinenbaubeamter im Dienste der Kaiserlichen Marine wird durch das Bestehen einer Vorprüfung und zweier Hauptprüfungen erlangt.

Diese Prüfungen unterscheiden sich nach den Fachrichtungen:

A) des Schiffbaues,
B) des Maschinenbaues.

Voraussetzung für die Zulassung zu den Prüfungen ist der Besitz des Reifezeugnisses von einem Gymnasium, einem Realgymnasium (Realschule 1. Ordnung) oder einer Oberrealschule des Deutschen Reichs.

Es hat voranzugehen:

a) der Vorprüfung ein Elevenjahr und ein darauf folgendes mindestens zweijähriges Studium;

b) der ersten Hauptprüfung ein vierjähriges Studium, von dem mindestens drei Studienhalbjahre nach dem Bestehen der Vorprüfung zurückgelegt sein müssen;

c) der zweiten Hauptprüfung eine an die bestandene erste Hauptprüfung sich anschließende Ausbildung von mindestens 26 Monaten auf den Kaiserlichen Werften.

Die ersten vier Studienhalbjahre können auf einer technischen Hochschule des Deutschen Reichs (am zweckmäßigsten auf der technischen Hochschule zu Berlin), die letzten vier Studienhalbjahre müssen jedoch auf der technischen Hochschule zu Berlin in einer der beiden Fachrichtungen der Abtheilung für Schiff- und Schiffsmaschinenbau zurückgelegt werden.

Für die Abnahme der Vorprüfung sowie der ersten Hauptprüfung besteht ein technisches Prüfungsamt in Berlin.

Es werden jedoch zur ersten Hauptprüfung auch solche Prüflinge zugelassen, welche die Vorprüfung vor einem anderen seitens des Reichs-Marine-Amts hierfür anerkannten technischen Prüfungsamt im Deutschen Reich in der Richtung des allgemeinen Maschinenbaufaches mit Erfolg bestanden haben.

Für die zweite Hauptprüfung tritt im Reichs-Marine-Amt eine besondere Prüfungsbehörde zusammen.

Dem Beginne des Studiums geht eine praktische Thätigkeit von mindestens einem Jahre auf den Kaiserlichen Werften und ausnahmsweise auch auf solchen Privatwerften und Privatmaschinenfabriken, welche den Schiffsmaschinenbau betreiben und für den Bau von Kriegsschiffen als leistungsfähig bekannt sind, voran.

Behufs Zulassung zur praktischen Beschäftigung hat sich der Anwärter an diejenige Kaiserliche Werft zu wenden, in deren Betriebe er die praktische Vorbildung zu erlangen wünscht.

Dem Gesuche ist beizufügen:

a) der Lebenslauf, welcher auch über die Militärverhältnisse Auskunft zu geben hat;

b) das Reifezeugniß von einem Gymnasium, einem Realgymnasium (Realschule I. Ordnung) oder einer Oberrealschule des Deutschen Reichs.

Gesuch und Lebenslauf sind in deutscher Sprache abzufassen und eigenhändig zu schreiben.

Frühestens am Schlusse des vierten Halbjahres nach Beginn des Studiums, und zwar im Laufe des Monats März oder des Monats

September, kann der Studirende sich bei dem technischen Prüfungsamte unter Angabe der Fachrichtung, in welcher er geprüft werden will, zur Vorprüfung melden.

Der Meldung sind beizufügen:

a) das Zeugniß über etwa abgelegte Elevenpraxis und der während derselben geführte Beschäftigungsnachweis:
b) ein Lebenslauf, in welchem auch die Militärverhältnisse darzulegen sind;
c) das Reifezeugniß der Schule;
d) die Zeugnisse der technischen Hochschule, auf welcher der Prüfling studirt hat;
e) Studienzeichnungen.

Meldung und Lebenslauf sind in deutscher Sprache abzufassen und eigenhändig zu schreiben.

Die Zeugnisse der technischen Hochschule müssen über die Dauer der zurückgelegten Studienzeit und über die während derselben besuchten Vorlesungen und Uebungen Auskunft geben.

Die Zeichnungen müssen, sofern sie aus dem Unterricht an einer technischen Hochschule hervorgegangen sind, mit einer Angabe über den Zeitpunkt ihrer Vollendung, wenigstens nach dem Studienhalbjahre, und mit einer Bescheinigung des Lehrers, unter dessen Leitung sie ausgeführt sind, versehen sein. Solche Zeichnungen, zu welchen aus besonderen näher anzugebenden Gründen die Bescheinigung des Lehrers nicht beigebracht werden kann, müssen mit einer eidesstattlichen Erklärung des Prüflings versehen sein, welche dahin zu lauten hat, daß die Zeichnungen eigenhändig vom Prüfling gefertigt, und ob und welche Vorbilder dabei benutzt sind.

Werden die Vorlagen von dem Prüfungsamte als genügend befunden, so erfolgt die Zulassung des Prüflings zur Prüfung unter Ansetzung der Prüfungstage; andernfalls wird die Zulassung unter Angabe der Gründe versagt.

Die mündliche Vorprüfung wird abgehalten in den Monaten April und Mai oder Oktober und November.

Die Vorprüfung kann bei ungünstigem Ausfalle nur einmal und nicht vor Ablauf von mindestens vier Monaten nach Ablegung der nicht bestandenen Prüfung wiederholt werden. Die Meldung hierzu muß spätestens ein Jahr nach Ablegung der erstmaligen Prüfung erfolgen; eine spätere Meldung ist nur mit Genehmigung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts zulässig.

Nach Vollendung des Studiums auf der technischen Hochschule kann der Studirende sich zur ersten Hauptprüfung melden.

Die Meldung zu dieser Prüfung muß bei dem technischen Prüfungsamte zu Berlin mittelst eigenhändig geschriebenen Antrages unter Angabe der Fachrichtung, in welcher der Prüfling geprüft werden will, erfolgen.

Der Meldung sind beizufügen:

a) das Zeugniß über die einjährige Elevenpraxis und der während derselben geführte Beschäftigungsnachweis;
b) die Zeugnisse über den Besuch der technischen Hochschule zu Berlin während eines Zeitraumes von mindestens zwei Jahren, von denen mindestens drei Halbjahre nach dem Bestehen der Vorprüfung zurückgelegt sind;
c) das Zeugniß über die bestandene Vorprüfung;
d) Studienzeichnungen.

Die ersten Hauptprüfungen werden der Regel nach während des ganzen Jahres, mit Ausnahme der Zeit vom 1. Juli bis zum 1. Oktober abgehalten.

Geprüfte Bauführer, welche in den Dienst der Kaiserlichen Marine treten wollen, haben dem an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu richtenden Antrag folgende Nachweise beizufügen:

a) einen in deutscher Sprache selbstgeschriebenen Lebenslauf, der über die Familienverhältnisse des Antragstellers, über den Gang seiner Erziehung, seiner Studien und seiner bisherigen Beschäftigung die nöthige Auskunft giebt;
b) das Schulabgangszeugniß;
c) das Zeugniß über die Elevenpraxis und den während derselben geführten Beschäftigungsnachweis;
d) die Zeugnisse über die Vorprüfung und die erste Hauptprüfung;
e) den Nachweis der Befähigung zum Leutnant zur See der Reserve des Seeoffizierkorps;
f) ein polizeilich beglaubigtes Zeugniß darüber, daß Antragsteller in der Lage ist, sich bis nach Ablegung der zweiten Hauptprüfung aus eigenen Mitteln zu erhalten.

Befinden die vorbezeichneten Nachweise sich bei dem technischen Prüfungsamt, so ist dies in dem Antrage zu erwähnen.

Die freie Entscheidung über das Gesuch steht dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu, welcher im Genehmigungsfalle die marineärztliche Untersuchung des Prüflings veranlaßt und ihn, wenn die Untersuchung günstig ausfällt, unter Ernennung zum Marine-Bauführer des Schiffbaufaches oder des Maschinenbaufaches einer Kaiserlichen Werft zur weiteren Ausbildung überweist.

Die Ernennung erfolgt widerruflich gegen dreimonatliche Kündigung.

Die Dauer der praktischen Ausbildung der Marine-Bauführer ist auf 26 Monate festgesetzt und zwar auf 19 Monate in den Werkstätten und technischen Bureaus, 5 Monate an Bord von Kriegsschiffen und 2 Monate in dem Verwaltungsressort der Werft. Hierauf erfolgt die zweite Hauptprüfung.

Die daraufhin bestimmte schriftliche Aufgabe ist dem Marine-Bauführer unmittelbar nach zufriedenstellender Beendigung der Ausbildung auszuhändigen.

Nach erfolgreich abgelegter zweiter Hauptprüfung wird der Marine-Bauführer — falls er Reserveoffizier des Seeoffizierkorps ist — durch den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zum Kaiserlichen Marine-schiffbau- oder Maschinenbaumeister ernannt und, sobald die Etats-verhältnisse oder etwaige offene Stellen dies gestatten, als solcher etats-mäßig angestellt.

Marine-Bauführer, welche nach erfolgreich abgelegter zweiter Haupt-prüfung nicht in den Dienst der Kaiserlichen Marine treten wollen, haben auf Grund des Prüfungszeugnisses das Recht, sich als „staatlich geprüfte Baumeister des Schiffbaufaches oder des Schiffsmaschinenbaufaches“ zu bezeichnen.

Den Marine-Bauführern können nach Maßgabe der Etatsmittel und der Befähigung vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts fortlaufende Remunerationen bewilligt werden.

Mit der Ernennung zum Kaiserlichen Marine-Schiffbaumeister oder Maschinenbaumeister ist etatsmäßige Anstellung im Marinedienste und ein etatsmäßiges Diensteinkommen nur dann verbunden, wenn die Verhältnisse dies gestatten.

Die überetatsmäßigen Baumeister werden remuneratorisch beschäftigt.

Die Einstellung von jungen Leuten, welche höhere Schiffbau- oder Maschinenbaubeamte werden wollen, als Einjährig-Freiwillige in die I. Matrosendivision in Kiel kann nur im Frühjahr jedes Jahres (in der Regel im April) erfolgen. Junge Leute, die im Herbst das Reifezeugniß erhalten haben, können bis zur Einstellung als Einjährig-Freiwillige als Eleven praktisch arbeiten.

Anmeldungen zur Einstellung als Einjährig-Freiwillige werden in jedem Jahre zweimal angenommen, und zwar:

a) in der Zeit vom 1. Mai bis 15. Juni von solchen jungen Leuten, welche voraussichtlich im Herbst das Reifezeugniß erhalten und zunächst ein halbes Jahr als Eleven praktisch arbeiten wollen;
b) in der Zeit vom 1. November bis 15. Dezember von solchen jungen Leuten, welche voraussichtlich im Frühjahr das Reifezeugniß erhalten und alsdann als Einjährig-Freiwillige einzutreten wünschen.

Die Anmeldung muß schriftlich bei dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts erfolgen und, wenn angängig, erkennen lassen, ob der Anmeldende sich dem Schiffbau- oder dem Maschinenbaufache widmen will.

Bei der Anmeldung sind einzureichen:

a) Ein in deutscher Sprache geschriebener Lebenslauf, der über Vornamen, Tag und Ort der Geburt, Stand und Wohnsitz des Vaters, Familiennamen der Mutter, ob die Eltern am Leben sind, Auskunft giebt;

b) Geburtsurkunde und Abschrift des Taufregisters;

c) ein vollgültiges Reifezeugniß oder, wenn der Angemeldete noch nicht im Besitze eines solchen ist, eine Bescheinigung der Schule, daß er zur nächsten Prüfung behufs Erlangung des Reifezeugnisses zugelassen werden wird; in diesem Falle ist das Zeugniß beim Eintritt vorzulegen;

d) die Bescheinigung eines Schwimmlehrers, daß der Angemeldete eine Schwimmprobe von mindestens 30 Minuten Dauer befriedigend abgelegt hat;

e) das Zeugniß eines Marine- oder Militäroberarztes über körperliche Brauchbarkeit. Dieses Zeugniß, das im Hinblick auf die Bestimmungen im § 24,9 der „Marineordnung vom 12. November 1894" nur als ein vorläufiges angesehen werden kann, ist auf Befehl des Marinetheils oder des Bezirkskommandos gemäß § 24,3d und 11 der Marineordnung auszustellen;

f) eine Verpflichtung über die Hergabe der für den Dienst als Einjährig-Freiwilliger erforderlichen Geldmittel.

Voraussetzung für die Einstellung ist neben der Beibringung der voraufgeführten Personalpapiere, daß der Angemeldete das 21. Lebensjahr bei der Einstellung als Einjährig-Freiwilliger oder Eleve noch nicht vollendet und das Fachstudium auf einer technischen Hochschule noch nicht begonnen hat. Abweichungen bedürfen der Genehmigung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts stellt die Anmeldungen zum 1. Juli und 1. Januar durch Vermittelung des Inspekteurs des Bildungswesens der Kadettenannahmekommission zu. Diese prüft die Verhältnisse der Angemeldeten und unterbreitet ihre Vorschläge dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts. Dieser theilt seine Entscheidung über die Einstellung der Inspektion des Bildungswesens zur Uebermittelung an die Seekadettenannahmekommission mit, die nun die Angemeldeten oder deren Angehörige benachrichtigt und von der Einstellung dem Kommando der I. Matrosendivision Kenntniß giebt.

Das Kommando der I. Matrosendivision veranlaßt die Einberufung, Untersuchung auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst nach den für Einjährig-Freiwillige vorgeschriebenen Bedingungen, die Einstellung und Einkleidung und überweist alsdann den Einjährig-Freiwilligen der Inspektion des Bildungswesens zur Vereidigung und Ausbildung am Lande und an Bord zusammen mit den Seekadetten.

Während der Ausbildung an Bord haben die Einjährig-Freiwilligen an der Seekadettenmesse theilzunehmen und die dadurch entstehenden Mehrkosten (gegen die zuständige Schiffsverpflegung) aus eigenen Mitteln zu erstatten.

Die wissenschaftliche Befähigung zum Reserveoffizier des Seeoffizierkorps wird durch Ablegung der Prüfung zum Fähnrich zur See dargethan. Nach Ablegung dieser Prüfung werden die Einjährig-Freiwilligen als Reserveoffizieraspiranten entlassen und haben als solche die vorgeschriebenen zwei Reserveübungen abzuleisten. Ergeben die Uebungen ihre Geeignetheit zur Beförderung, so werden sie im Laufe der ersten Uebung zu Vizesteuerleuten und — nach der zweiten Uebung und nach Ernennung zum Marine-Bauführer — zu Reserveoffizieren des Seeoffizierkorps ernannt.

Solche jungen Leute, welche vor der Einstellung als Einjährig-Freiwillige praktisch arbeiten wollen, haben nach Seite 53 Zeile 12 von unten dieser Vorschriften zu verfahren, ihrem Gesuche um Annahme als Eleve aber die ihnen von der Seekadettenannahmekommission zugegangene Entscheidung beizufügen.

Zurückgewiesene Gesuche um Einstellung haben bei einer nochmaligen Vorlage keine Aussicht auf Berücksichtigung.

44. Marine-Zahlmeister.

Die Marine-Zahlmeister sind Militärbeamte (Reichsbeamte) mit bestimmtem militärischen Range. Es haben den Rang der Leutnants zur See die Zahlmeister, den der Oberleutnants zur See die Oberzahlmeister und den der Kapitänleutnants die Stabszahlmeister.

Die Marine-Zahlmeister ergänzen sich aus den Oberzahlmeisteraspiranten — siehe Nr. 15 —, welche die Zahlmeisterprüfung bestanden haben und die sonstigen Bedingungen erfüllen. Die Beförderung zum Marine-Zahlmeister und zu den höheren Dienstgraden erfolgt durch Seine Majestät den Kaiser; die Beförderten erhalten Bestallungen.

b. Ohne bestimmten Offizierrang.

45. Intendanturräthe.

Die Beamten des höheren Marine-Verwaltungsdienstes ergänzen sich in der Regel aus Militär-Intendantur-, Gerichts- und Regierungsreferendarien, welche mindestens ein Jahr lang mit gutem Erfolge als Referen-

darien beschäftigt gewesen sind, Reserve- oder Landwehroffiziere sind oder durch ein Attest des Bezirkskommandos nachweisen, daß ihre Ernennung zum Offizier zu erwarten steht.

In Ausnahmefällen können Offiziere des aktiven Dienststandes der Marine und Armee oder Beamte anderer Ressorts in den höheren Verwaltungsdienst der Marine übernommen werden.

Die Erstgenannten haben ihre Qualifikation für den höheren Marine-Verwaltungsdienst nach beendeter Ausbildungszeit durch Ablegung der Marine-Intendanturassessor-Prüfung nachzuweisen.

Bezüglich der Uebernahme der Offiziere trifft der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts in jedem einzelnen Falle besondere Bestimmung.

Die nachstehenden Bestimmungen haben demgemäß nur auf die Militär-Intendantur-, Gerichts- und Regierungsreferendarien Bezug.

Anträge auf Einberufung zur Dienstleistung bei der Marineverwaltung sind bei dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu stellen.

Den Gesuchen sind nachgenannte Papiere beizufügen:

a) Ein von dem Bewerber selbst geschriebener Lebenslauf, welcher über seine Familienverhältnisse, über den Gang seiner Erziehung, seiner Studien und über seine bisherige dienstliche Laufbahn die nöthige Auskunft giebt,
b) die Militärpapiere,
c) ein militär- oder marineärztliches Attest über vorhandene Felddienstfähigkeit,
d) die Urlaubsbewilligung oder das Dimissoriale des Ressortchefs,
e) ein polizeilich beglaubigtes Attest darüber, daß Antragsteller in der Lage ist, sich mindestens vier Jahre lang aus eigenen Mitteln zu erhalten,
f) einen Nachweis über die Befähigung des Bewerbers, sich in der englischen und französischen Sprache mündlich verständlich auszudrücken und Uebersetzungen aus diesen Sprachen in das Deutsche ohne Schwierigkeiten vorzunehmen oder die ausdrückliche Erklärung, daß er sich diese Fähigkeiten demnächst aneignen wolle.

Geeignete Bewerber werden, soweit der vorhandene Bedarf es gestattet, von dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts probeweise angenommen und einer Marine-Stationsintendantur in Berlin zur Beschäftigung auf ein Jahr überwiesen.

Hat der Intendant nach dieser Probebeschäftigung die Ueberzeugung gewonnen, daß der Referendar nach Charakter, Fähigkeiten und Leistungen ein Gewinn für die Marineverwaltung sein werde, so kann nach Ablauf des Jahres die definitive Uebernahme des Referendars erfolgen.

War der Referendar bei seiner vorläufigen Annahme noch nicht zum Reserve- oder Landwehroffizier ernannt, so muß auch diese Bedingung noch im Laufe des Probejahres nachgeholt werden.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts kann dem zum Marine-Intendanturreferendar Ernannten gleichzeitig eine fortlaufende Remuneration bewilligen.

Nach der Ernennung zum Marine-Intendanturreferendar hat der Betreffende seine Versetzung zur Reserve bezw. Seewehr des Seebataillons oder der Matrosenartillerie nachzusuchen. Der Marine-Intendanturreferendar ist demnächst noch zwölf Monate bei einer der Stations-Intendanturen auszubilden.

Ferner:

vier Monate bei einer Werftverwaltung,

sechs Monate an Bord eines ausländische Häfen besuchenden Schiffes.

Außerdem wird der Referendar zur militärischen Dienstleistung bei einem Seebataillon auf einen Monat behufs Ausbildung im Verwaltungsdienst dieses Marinetheils kommandirt.

Nach beendeter Ausbildung erfolgt entweder die Zulassung des Referendars zur Assessorprüfung, die Verlängerung der Ausbildung oder die Entlassung des Referendars.

Nach bestandener Prüfung und nach den vorhandenen Vakanzen wird der Geprüfte alsdann zum etatsmäßigen oder überetatsmäßigen Marine-Intendanturassessor ernannt.

Die Beförderung zum Intendanturrath und Intendanten erfolgt später nach Maßgabe der Qualifikation und des Etats. Bei Verwendung der Intendantur-Räthe im Reichs-Marine-Amt stehen denselben auch die Stellen der vortragenden Räthe dortselbst offen.

46. Auditeure.

Die Marine-Auditeure ergänzen sich aus den Gerichtsassessoren, welche Reserveoffiziere sind.

Anträge auf Einberufung zur Marine-Auditeurlaufbahn sind an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu richten. Nach Absolvirung einer Probezeit erfolgt die Ernennung zum Marine-Auditeur, der später die Ernennung zum Justizrath folgt. Höhere Stellungen für diese Beamten sind ebenfalls im Reichs-Marine-Amt vorhanden.

47. Marine-Pfarrer.

Die Marine-Pfarrer sind obere, im Offizierrange stehende Marine-Beamte, welche die seelsorgerische Thätigkeit in der Marine, an Bord der Schiffe und am Lande ausüben.

Sie ergänzen sich aus Predigtamtskandidaten, welche vom Feldpropst der Armee dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts namhaft gemacht und zu einer Probepredigt kommandirt werden.

Um den zukünftigen Marine-Pfarrern Gelegenheit zu geben, die Eigenthümlichkeiten des Bordlebens kennen zu lernen, werden dieselben auf einige Monate zur Probe an Bord eines Sr. M. Schiffe kommandirt. Erst hierauf erfolgt die Anstellung als Marine-Pfarrer.

Marine-Pfarrer, welche eine Gesammtdienstzeit von 10 Jahren, einschließlich Doppelrechnung, in der Kaiserlichen Marine zurückgelegt haben, erwerben hierdurch einen Anspruch auf Berücksichtigung bei Besetzung guter Civilpfarren.

Die Marine-Pfarrer können zu Marine-Oberpfarrern ernannt werden.

48. Marine-Intendantursekretär.

Zur Ergänzung des Marine-Intendantur-Sekretariatspersonals werden zugelassen:

a) Zahlmeisteraspiranten der Marine, welche sich gut geführt haben, unverheirathet sind und sich in geordneten Verhältnissen befinden;

b) Zahlmeisterapplikanten, welche die erste Aspirantenprüfung bestanden haben und sonst den Bedingungen zu a entsprechen.

Wenn der Bedarf durch Ergänzung der unter a und b genannten Personen nicht gedeckt werden kann: Junge Männer, welche ihrer Militärpflicht als Einjährig-Freiwillige genügt, die erste Klasse eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder einer Oberrealschule mindestens 1 Jahr mit gutem Erfolge besucht haben, eine genügende Kenntniß der englischen und französischen Sprache besitzen, um in diesen Sprachen abgefaßte Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen zu können, gesund, felddienstfähig und nicht über 25 Jahre alt sind, deren sittliche Führung gut gewesen ist und welche endlich im Stande sind, sich bis zu eintretender Besoldung aus eigenen Mitteln zu unterhalten.

In Ausnahmefällen können Beamte anderer Verwaltungszweige, z. B. Marine-Zahlmeister und Werftverwaltungssekretäre, sowie auch ehemalige Offiziere der Marine als Intendantursekretäre eingestellt werden. Wegen der Annahme, Ausbildung und Einrangirung der Betreffenden bleiben die näheren Anordnungen in jedem einzelnen Falle dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts vorbehalten.

a) Zahlmeisteraspiranten und Applikanten.

Den Gesuchen der Bewerber sind entweder die Personalakten oder, wenn solche nicht vorhanden, folgende Schriftstücke beizufügen:

a) ein Nationale,
b) ein Führungsattest,
c) eine schriftliche Erklärung des Bewerbers, daß seine wirthschaftlichen Verhältnisse geordnet sind.

Den Gesuchen ist ferner ein selbstgeschriebener Lebenslauf beizufügen, welcher über den Grad der Schulbildung, die Kenntniß der englischen und französischen Sprache, die Familienverhältnisse und die bisherige dienstliche Laufbahn die nöthige Auskunft giebt.

b) Applikanten aus dem Zivilstande.

Die Bewerber haben ihre Meldung zum Eintritt in den Intendanturdienst bei dem Intendanten derjenigen Marine-Stationsintendantur anzubringen, bei welcher sie einzutreten wünschen.

Hierbei sind folgende Schriftstücke einzureichen:

a) Abgangszeugniß von der Schule. Wenn in diesem der Kenntniß der englischen Sprache nicht Erwähnung geschehen ist, so sind hierüber besondere Zeugnisse beizubringen;
b) ein Führungsattest von der Polizeibehörde ihres letzten Aufenthaltsorts;
c) ein selbstverfaßter und selbstgeschriebener Lebenslauf;
d) die Militärpapiere;
e) das Attest eines oberen Marine- oder Militärarztes über die Felddienstfähigkeit;
f) die schriftliche Erklärung des Bewerbers, daß seine wirthschaftlichen Verhältnisse geordnet sind, und der Nachweis, daß er bis zu seiner Anstellung für seinen Unterhalt ausreichend zu sorgen vermöge.

Die zur Ausbildung Zugelassenen treten zunächst eine sechsmonatliche Probedienstleistung an, während welcher sie ausschließlich zum Zwecke ihrer Ausbildung zu beschäftigen sind.

Zahlmeisteraspiranten und Applikanten bedürfen hierzu der Beurlaubung seitens der militärischen Vorgesetzten, welche bei Bordkommandos jedoch erst nach Beendigung derselben stattfinden darf. Dieselben bleiben während der Dauer der Ausbildung im Genusse der Gebührnisse ihrer militärischen Stelle.

Hat der Marine-Intendant nach dieser Probebeschäftigung die Ueberzeugung gewonnen, daß der Applikant nach Charakter, Fähigkeiten und Leistungen für den Marine-Intendantursekretariatsdienst geeignet ist, so verfügt er die Annahme desselben als Sekretariatsapplikant.

Beim Vorhandensein entsprechender Mittel können nach erfolgter Annahme den aus dem Zahlmeisterpersonal hervorgegangenen Applikanten Zulagen von 30 Mk. und den Civilapplikanten Remunerationen von

60 bis 75 Mk. monatlich vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts bewilligt werden.

Eine bestimmte Frist für die weitere Ausbildung der Sekretariatsapplikanten ist nicht festgesetzt. Dieselbe ist von dem Fleiße, den Fähigkeiten und den Leistungen abhängig. In der Regel werden jedoch die Applikanten zunächst 4 Wochen in der Registratur, sodann nach der Bestimmung des Marine-Intendanten bei der Intendantur und zwar Zahlmeisteraspiranten und -Applikanten 4 Monate, die übrigen 6 Monate je in der 1. bis 3. Geschäftsabtheilung und $1^1/_2$ Monat in der 5. Abtheilung demnächst bei der Garnisonverwaltung und bei einem Marine-Lazareth je $1^1/_2$ Monat ausgebildet. Civilapplikanten werden außerdem noch je 1 Monat bei dem Rechnungsamt eines Marinetheils, bei einer Stationskasse und bei einem Verpflegungsamt, demnächst $1^1/_2$ Monat bei einem Bekleidungsamt sowie $1^1/_2$ Monat bei einer Werftverwaltungsabtheilung ausgebildet.

Wenn nach den vorliegenden Zeugnissen die Ausbildung des Applikanten vom Marine-Intendanten für vollendet erklärt wird, so erfolgt die Zulassung zur Sekretariatsprüfung.

Die Prüfung findet bei derjenigen Stationsintendantur statt, bei welcher die Ausbildung des Applikanten erfolgt.

Die Prüfung zerfällt in einen schriftlichen und einen mündlichen Theil.

Das Ergebniß macht der Vorsitzende der Prüfungskommission dem Prüfling bekannt und fertigt für Diejenigen, welche die Prüfung bestanden haben, ein Qualifikationsattest aus.

Hat der Applikant die mündliche Prüfung nicht bestanden, so setzt die Prüfungskommission eine Frist von 6 Monaten zur nochmaligen Ablegung der Prüfung fest und zwar der gesammten Prüfung, wenn das Ergebniß der schriftlichen Prüfung nur „genügend" war, und der mündlichen Prüfung allein, wenn jenes Ergebniß ein besseres war. Wird auch diese nochmalige Prüfung nicht bestanden, so erfolgt die Entlassung aus der Intendantur-Sekretariatslaufbahn. Das Nämliche erfolgt, wenn das Ergebniß der ersten Prüfung so ungünstig war, daß die Prüfungskommission eine Wiederholung nicht befürwortet.

Nach bestandener Prüfung treten die Zahlmeisteraspiranten und -Applikanten zu ihren Marinetheilen zurück, und setzen bis zu ihrer Einberufung in eine offene Sekretärstelle die Zahlmeisterlaufbahn fort.

Soweit Stellen frei sind, werden die geprüften Sekretariatsapplikanten zu Marine-Intendantursekretären ernannt. Diejenigen Sekretäre, welche nicht aus dem Zahlmeisterpersonal hervorgegangen sind, haben ein vier- bis sechsmonatiges Kommando an Bord eines größeren in Dienst befindlichen Schiffes abzuleisten, um den Schiffsdienst im Allgemeinen und die Einzelheiten des Verwaltungsdienstes an Bord kennen zu lernen.

19. Werftverwaltungssekretär.

Für den Werftsekretariatsdienst können zugelassen werden:

a) Marine-Intendantursekretäre;

b) Offiziere des aktiven Dienststandes sowohl der Marine als der Armee, welche von guter Qualifikation, gesund und ohne Gebrechen sind, sich in geordneten Verhältnissen befinden und die Kenntniß der englischen und französischen Sprache soweit besitzen, daß sie in diesen Sprachen abgefaßte Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen können;

c) junge Männer, welche nicht älter als 28 Jahre sind, die erste Klasse eines Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung bezw. einer gleichstehenden öffentlichen Schulanstalt mindestens ein Jahr mit gutem Erfolge besucht haben, die Kenntniß der englischen und französischen Sprache soweit besitzen, daß sie in diesen Sprachen abgefaßte Korrespondenzen und Rechnungsbeläge mit Leichtigkeit übersetzen können, ihrer Militärpflicht im stehenden Heere oder der Marine genügt haben, gesund und ohne Gebrechen sind und von denen feststehen muß, daß sie sich in ihren bisherigen Lebens- bezw. Amtsverhältnissen durchaus achtbar und tadelfrei bewiesen haben und ohne Schulden sind;

d) Militäranwärter, welche den ad c gestellten Verhältnissen entsprechen, bei denen jedoch ein Nachlaß der Altersgrenze von 28 Jahren mit besonderer Genehmigung der Admiralität zulässig ist;

e) das Zahlmeister- und Zahlmeisteraspirantenpersonal der Marine und der Armee mit der Maßgabe, daß dasselbe seinen Weg durch das Marine-Intendantursekretariat nach den für dieses bestehenden Vorschriften zu machen hat.

Das Gesuch der unter b, c und d genannten Personen um Zulassung zur Ausbildung für das Werftverwaltungssekretariat ist an den Oberwerftdirektor derjenigen Werft zu richten, bei welcher der Bewerber einzutreten wünscht.

Dem Gesuche müssen folgende Schriftstücke beigefügt sein:

a) das Abgangszeugniß der Schule;

b) eine vollständige, selbstverfaßte und selbstgeschriebene Darstellung des Lebenslaufs;

c) die Bescheinigung wegen Erfüllung der Militärdienstpflicht;

d) der Geburtsschein, wenn das Lebensalter nicht durch andere amtliche Papiere erwiesen wird;

e) ein ärztliches Attest über den Gesundheitszustand;

f) die Führungsatteste vom Militär bezw. derjenigen Dienstbranche,

aus welcher der Anwärter sich zum Werftdienste meldet oder, wenn er inzwischen ohne Amt und Dienst gewesen, glaubhaftes Zeugniß über Führung in der Zwischenzeit;

g) die schriftliche Erklärung des Bewerbers, daß seine pekuniären Verhältnisse vollkommen geordnete sind und, insofern er nicht ein hinreichendes Einkommen aus seiner bisherigen dienstlichen Stellung weiter bezieht, der Nachweis, daß bis zu seiner definitiven Anstellung im Werftdienst für einen angemessenen Unterhalt gesorgt ist.

Der Oberwerftdirektor verfügt die Annahme des Bewerbers als Applikant für das Werftverwaltungssekretariat und zwar zunächst zu einer sechsmonatigen probeweisen Beschäftigung. Letztere kommt auf die Dauer des Gesammtvorbereitungsdienstes in Anrechnung.

Nach Ablauf dieser Zeit erfolgt bei günstigen Zeugnissen die Annahme.

Während der Ausbildungszeit kann dem Applikanten eine Remuneration von 60 Mk. monatlich gewährt werden.

Von einer bestimmten Dauer der Ausbildungszeit ist abzusehen, dieselbe ist vielmehr von dem Fleiße, den Fähigkeiten, den Leistungen und Fortschritten des Applikanten abhängig. In der Regel ist jedoch derselbe vor der Zulassung zur Prüfung, unter Anrechnung der probeweisen Beschäftigung, in der Verwaltungsabtheilung 1 Jahr 1 Monat, in den technischen Ressorts 4 Monate, davon 1 Monat im Hafenbauressort, in den Magazinverwaltungen 3 Monate, in der Kassenverwaltung 3 Monate und in der Marinestationsintendantur 7 Monate zu beschäftigen.

Nach dem Datum der Notirung bezw. dem Ausfalle der Prüfung bestimmt sich die Reihenfolge der Heranziehung und Einrangirung in vakante Sekretärstellen bezw. das Dienstalter. Bei gleichem Datum der Notirung und gleichem Prüfungsprädikat erfolgt die Rangirung nach Maßgabe der vorhergehenden Dienststellung bezw. des Lebensalters. Bei mangelnder Vakanz verbleiben die Geprüften in ihrer früheren Stellung bis zu ihrer definitiven Berufung.

Marine-Intendantursekretäre, welche sich auf dem Dienstwege bei dem Reichs-Marine-Amt um Annahme für das Werftverwaltungssekretariat bewerben, können nach sechsmonatiger zufriedenstellender Dienstleistung bei einer Werft ohne besonderes Examen zu Werftverwaltungssekretären ernannt werden. Für die Feststellung ihrer Anciennetät kommt die als Intendantursekretär erworbene Dienstzeit voll zur Anrechnung.

50. Technisches Sekretariats- und Zeichnerpersonal.

Das technische Sekretariats- und Zeichnerpersonal der Kaiserlichen Marine setzt sich zusammen aus:

a) Geheimen Konstruktionssekretären,
b) Konstruktionssekretären,
c) technischen Sekretären,
d) technischen Sekretariatsaspiranten,
} im Range der oberen Beamten;

e) Hülfszeichnern im Range der Unterbeamten.

Dieselben unterscheiden sich nach den Fachrichtungen:

A) des Schiffbaues, C) des Hafenbaues,
B) des Maschinenbaues, D) des Artilleriewesens.

Die Geheimen Konstruktionssekretäre ergänzen sich aus den Konstruktionssekretären, welche durch eine längere Beschäftigung im Reichs-Marine-Amt ihre Qualifikation unzweifelhaft dargethan haben, und finden nur im Reichs-Marine-Amt Verwendung.

Die Konstruktionssekretäre ergänzen sich aus solchen technischen Sekretären, welche die zweite Fachprüfung bestanden haben.

Die technischen Sekretäre gehen aus den technischen Sekretariatsaspiranten (und ausnahmsweise aus den Hülfszeichnern) hervor, welche die erste Fachprüfung bestanden haben.

Die technischen Sekretäre für den Hafenbau gehen in erster Linie aus den Werkmeistern des Hafenbaues, welche die erste Fachprüfung bestanden haben, hervor, sofern sich nicht Bewerber mit höherer Vorbildung (Bauführer) gemeldet haben. Erst wenn unter den Werkmeistern sich keine passenden Leute finden, können andere auswärtige Bewerber (Sekretariatsaspiranten) angenommen werden.

Bei der Inspektion des Torpedowesens erfolgt die Besetzung vakanter technischer Sekretariatsstellen des Schiffbaues und Maschinenbaues durch Kommandirung geeigneter Sekretäre der Werften.

Vor Ablegung der zweiten Fachprüfung treten die Genannten zur Werft zurück.

Für die Annahme als technischer Sekretariatsaspirant ist erforderlich:

a) die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Militärdienst und die Ableistung desselben vor dem Eintritt bezw. der Nachweis, daß der Bewerber vom Militärdienst befreit ist;
b) das Reifezeugniß einer vom Reichs-Marine-Amt anerkannten technischen Fachschule[1]);

---

[1]) Als Fachschulen sind zur Zeit anerkannt:

A) Für Maschinenbau:

1. die mit der Oberrealschule in Aachen verbundenen Fachklassen für Maschinenbauer,
2. die mit der Realschule in Barmen verbundenen Fachklassen für Maschinenbauer.
3. die Königliche Maschinenbauschule für mittlere Techniker in Hagen,
4. die Abtheilung I (technische Mittelschule für Maschinenbau) der Königlichen Maschinenbauschulen in Dortmund,

c) eine zweijährige praktische Arbeit in den Werkstätten bezw. auf den Baustellen der Kaiserlichen Werften oder anerkannter Privatetablissements[1]);

Abweichungen hiervon sind nach dem Ermessen des betreffenden Ressortdirektors bei solchen Bewerbern gestattet, welche über eine höhere Vorbildung (Bauführer) verfügen;

d) eine mindestens einjährige Beschäftigung in den technischen Bureaus der Kaiserlichen Werften oder anerkannter Privatetablissements,

e) der Nachweis, daß der Bewerber das 26. Lebensjahr nicht überschritten hat;

eine Ausnahme hiervon ist zulässig bei Bewerbern mit höherer Vorbildung.

Für die Annahme als technischer Sekretariatsaspirant des Artilleriewesens kann mit Genehmigung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts an Stelle der unter a bis d angegebenen Bedingungen der erfolgreiche Besuch beider Kurse der Oberfeuerwerkerschule treten. Bei diesen Bewerbern, die in erster Reihe für das Artilleriewesen zu berücksichtigen sind, ist auch eine Ausnahme von der unter e angegebenen

---

5. die Königliche Maschinenbauschule für mittlere Techniker in Breslau,
6. die Königliche höhere Gewerbeschule in Chemnitz.

Anmerkung: Werden Sekretariatsaspiranten mit besonderer elektrotechnischer Vorbildung gebraucht, so ist zu verlangen, daß sie mindestens $1^1/_2$ Jahre in einer größeren elektrotechnischen Privatwerkstatt und mindestens sechs Monate in der elektrotechnischen Werkstatt einer Kaiserlichen Werft praktisch thätig gewesen sind. Ob die besuchte Privatwerkstatt als ausreichend anzusehen ist, entscheidet der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts in jedem einzelnen Falle.

B) Für Schiffbau:
1. das Technikum in Bremen,
2. die Schule für Schiffbauer in Hamburg,
3. die unter A 1 bis 6 genannten Fachschulen, solange die unter B 1 und 2 bezeichneten Anstalten noch keine Schüler entlassen haben.

[1]) Als vollwerthige Privatetablissements sind zur Zeit anerkannt:

A) Für Maschinenbau:
1. die Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulcan" in Bredow,
2. die Schiff- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Germania" in Tegel bei Berlin,
3. die Aktiengesellschaft „Weser" in Bremen,
4. F. Schichau in Elbing,
5. die Schiffswerft von Blohm und Voß in Hamburg.

B) Für Schiffbau:
1. die unter A 1, 3 und 5 bezeichneten Etablissements,
2. die Germania-Werft in Gaarden,
3. F. Schichau in Danzig.

Die auf anderen Privatetablissements erworbene Zeit praktischer Arbeit darf nach dem Ermessen der annehmenden Kaiserlichen Werft theilweise angerechnet werden, aber mit der Maßgabe, daß der Betreffende noch mindestens 3 Monate auf einer Kaiserlichen Werft arbeitet.

Bedingung zulässig. Sind solche Bewerber nicht vorhanden, so ist auf Anwärter zurückzugreifen, welche die vorstehenden Bedingungen a bis c erfüllen. Von diesen erhalten jedoch diejenigen den Vorzug, welche eine mindestens einjährige Beschäftigung im Artillerie-Konstruktionsbureau der Fabrik Fried. Krupp in Essen oder Fried. Krupp Grusonwerk in Magdeburg-Buckau nachweisen können.

Das Gesuch um Zulassung zur Ausbildung als technischer Sekretariatsaspirant ist an diejenige Kaiserliche Werft zu richten, bei welcher der Bewerber einzutreten wünscht.

Diesem Gesuche müssen folgende Schriftstücke beigefügt sein:

a) die Militärpapiere;
b) das Reifezeugniß der technischen Fachschule, welche der Bewerber absolvirt hat;
c) ein Attest über die abgeleistete mindestens zweijährige praktische Arbeitszeit;
d) ein Attest über die mindestens einjährige Beschäftigung in einem technischen Bureau;
e) eine selbstverfaßte und selbstgeschriebene Darstellung des Lebenslaufes;
f) der Geburtsschein, wenn das Lebensalter nicht durch andere amtliche Papiere erwiesen ist;
g) ein ärztliches Attest über den Gesundheitszustand;
h) eine schriftliche Erklärung des Bewerbers, daß seine pekuniären Verhältnisse vollkommen geordnet sind;
i) ein polizeiliches Unbescholtenheitsattest.

Wenn die Zeugnisse den zu stellenden Ansprüchen genügen, verfügt der Oberwerftdirektor in den Grenzen des vorhandenen Etats die Annahme des Bewerbers als technischer Sekretariatsaspirant, und zwar zunächst zu einer sechsmonatlichen probeweisen Beschäftigung, welche auf die Dauer des Gesammtvorbereitungsdienstes in Anrechnung zu bringen ist.

Die Dauer der Ausbildungsperiode der Sekretariatsaspiranten auf den Kaiserlichen Werften soll in der Regel drei Jahre betragen.

Diejenigen technischen Sekretariatsaspiranten, welche sich während ihrer Beschäftigung hierzu als geeignet erwiesen haben, können zur ersten Fachprüfung zugelassen werden.

Bei denjenigen Aspiranten, welche auf der technischen Hochschule das Bauführer- oder Diplomexamen in ihrer Fachrichtung bestanden haben, findet nur eine beschränkte Prüfung statt.

Nach dem Datum und dem Ausfalle der Prüfung wird die Reihenfolge zur Heranziehung und Einrangirung in vakante technische Sekretariatsstellen bestimmt.

Geeignete technische Sekretäre können auf ihren Antrag zur Ablegung der zweiten Fachprüfung zugelassen werden.

Nach dem Datum bezw. dem Ausfalle der Prüfung bestimmt sich die Heranziehung und Einrangirung in die vakanten Stellen der Konstruktionssekretäre. Bei gleichen Daten und Prüfungsprädikaten erfolgt die Rangirung nach Maßgabe des Dienstalters. Die Ernennung zum Konstruktionssekretär erfolgt durch den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

51. Hülfszeichner.

Für den Dienst als Hülfszeichner können zugelassen werden:

Techniker, welche mindestens zwei Jahre im Schiff- bezw. Maschinenbau bezw. Hafenbau praktisch gearbeitet, eine technische Fachschule erfolgreich besucht haben und Fertigkeit im Linearzeichnen besitzen.

Von dem Besuche einer Fachschule kann Abstand genommen werden, wenn der Bewerber die erforderlichen theoretischen Kenntnisse und eine mehrjährige zeichnerische Thätigkeit in technischen Bureaus von Maschinenfabriken oder Schiffswerften oder in Hoch- bezw. Wasserbaubureaus durch genügende Zeugnisse nachweisen kann.

Die Gesuche um Annahme als Hülfszeichner sind an die Kaiserliche Werft zu richten, bei welcher der Bewerber eintreten will.

Dem Gesuche sind folgende Schriftstücke beizufügen:

a) Eine kurze selbstverfaßte und selbstgeschriebene Darstellung des Lebenslaufes,
b) ein Zeugniß über die praktische Arbeitszeit,
c) ein Zeugniß über den erfolgreichen Besuch einer Fachschule, bezw. ein Zeugniß über die zeichnerische Bureauthätigkeit.
d) ein ärztliches Attest über den Gesundheitszustand,
e) ein polizeiliches Unbescholtenheitsattest.

Die Einstellung als Hülfszeichner erfolgt zunächst probeweise bei einer Werft (etwa drei Monate).

Von dem Tage des Diensteintritts erhält der Hülfszeichner eine von der Werft festzusetzende Remuneration.

Die Hülfszeichner stehen im Kündigungsverhältniß zur Werft.

Ausnahmsweise können auf Vorschlag des Ressortdirektors vorzüglich befähigte Hülfszeichner von dem Oberwerftdirektor zur Fachprüfung zum technischen Sekretär zugelassen werden.

Nach bestandener Prüfung wird der Hülfszeichner zum Sekretariatsaspiranten ernannt und seine Notirung bezw. Ernennung zum technischen Sekretär bei dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts beantragt.

52. Sonstige Beamte.

Es ergänzen sich:

a	Die geheimen expedirenden Sekretäre	aus den Intendantur- und Werftverwaltungssekretären bezw. Marine-Zahlmeistern.
b	Die geheimen Registratoren	aus den geheim. Registraturassistenten und den Registratoren der Marine-Intendanturen rc.
c	Die geheimen Kanzleivorsteher und Direktoren	aus den geheimen Kanzleisekretären.
d	Die geheimen Kanzleisekretäre	aus den geheimen Kanzleidiätaren.
e	Die geheimen Kanzleidiätare	aus Militäranwärtern.
f	Die Botenmeister und geheimen Kanzleidiener	aus Militäranwärtern.
g	Die Magazindirektoren, Rendanten und Kontroleure bei den Bekleidungsämtern, Proviantämtern und bei den Werften	aus den Intendantur- und Werftverwaltungssekretären bezw. Marine-Zahlmeistern.
h	Die Garnison- und Lazarethverwaltungsbeamten	aus Militäranwärtern.
i	Die Kaserneninspektoren	aus Militäranwärtern.
k	Die Obermeister, Meister, Werkführer der Werften	aus den Vorarbeitern der Werftarbeiter. Zur Beförderung zum Werkführer ist der Besuch der Werftschule und die Ablegung der Werkführerprüfung Erforderniß.
l	Die Werftmaschinisten u. Schiffsführer	aus civilversorgungsberechtigten Deckoffizieren bezw. Unteroffizieren der Marine.
m	Die Werftoberbootsleute und Bootsleute	aus civilversorgungsberechtigten Deckoffizieren der Marine.
n	Die Gerichtsaktuare	aus Militäranwärtern.
o	Die Werftbuchführer und Werftbetriebssekretäre	aus Militäranwärtern.
p	Die Werftschreiber	aus Militäranwärtern.
q	Die Jade-Lootsen	aus Militäranwärtern der Marine bezw. aus Seeleuten der Handelsmarine.

Anlage X.

Nachrichten
über
Annahme und Einstellung als Freiwilliger bei der Kaiserlichen Marine.

A. Einjährig-Freiwillige.

Im Allgemeinen.

1. Junge Leute der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung,[1]) welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst oder das Zeugniß über die Befähigung zum Seesteuermann besitzen, dürfen ihrer Dienstpflicht nur in der Marine genügen.

2. Es werden eingestellt:

a) Mannschaften der halbseemännischen Bevölkerung bei einer Matrosen-artillerie-Abtheilung oder bei einem Seebataillon;

b) Seeleute von Beruf bei einer Matrosendivision oder beim seemännischen Personal einer Torpedo-Abtheilung;

c) Maschinisten und Maschinistengehülfen von See- und Flußdampfern, welche mindestens ein Jahr gefahren sind, bei einer Werftdivision oder beim Maschinenpersonal einer Torpedo-Abtheilung. (Näheres hierüber siehe unter Obermaschinist Seiten 439 u. 440.)

3. Außerdem dürfen junge Leute aus der Landbevölkerung, welche den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienst besitzen, eingestellt werden:

a) in die Matrosenartillerie-Abtheilungen und Seebataillone;

b) in die Werftdivisionen Schiffbau- und Maschinenbautechniker, welche eine technische Hochschule als Studirende (nicht als Hospitanten) besucht haben.

---

[1]) Zur seemännischen Bevölkerung gehören diejenigen, welche ein Jahr und darüber, zur halbseemännischen Bevölkerung diejenigen, welche sich haben anmustern lassen und weniger als ein Jahr, jedoch mindestens zwölf Wochen, zur See gefahren sind.

4. Die zu b Genannten sind nicht verpflichtet, sich selbst zu bekleiden und zu verpflegen. Die zu 2a und 3 Genannten sind verpflichtet, sich selbst zu bekleiden, auszurüsten und zu verpflegen. An Bord in Dienst gestellter Schiffe erhalten sie freie Unterkunft und Verpflegung.

5. Mediziner können entweder wie andere Einjährig-Freiwillige ihrer Dienstpflicht ganz mit der Waffe genügen oder den für die Aufnahme in das Sanitätskorps vorgeschriebenen Weg einschlagen. (Siehe Sanitätsoffizier, Nr. 8.)

6. Den zum einjährig-freiwilligen Dienst Berechtigten, welche sich während ihrer Dienstzeit selbst bekleiden und verpflegen, steht die Wahl des Marinetheils, bei welchem sie ihrer aktiven Dienstpflicht genügen wollen, innerhalb der durch die Bestimmungen gezogenen Grenzen frei, denjenigen Einjährig-Freiwilligen, welche sich nicht selbst bekleiden und verpflegen, nur so weit es die dienstlichen Verhältnisse angezeigt erscheinen lassen.

7. Die Einstellung von Einjährig-Freiwilligen erfolgt:

bei den Matrosendivisionen am 3. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober — für Einjährig-Freiwillige, welche Reserveoffiziere werden wollen, ist der 1. Oktober Einstellungstermin —,
bei den Werftdivisionen am 3. Januar und 1. Oktober,
" " Torpedo-Abtheilungen am 1. April und 1. November,
" " Matrosenartillerie-Abtheilungen am 1. Oktober,
" " Seebataillonen am 1. April und 1. Oktober.

Ausnahmsweise dürfen die Marinetheile Einjährig-Freiwillige auch zu anderen als den angegebenen Terminen einstellen.

Die Meldung zum einjährig-freiwilligen Dienst ist möglichst sechs Wochen vor dem Einstellungstermin einzureichen.

8. Bei der Meldung haben die jungen Leute entweder das Befähigungszeugniß zum Seesteuermann und ein obrigkeitliches Zeugniß über ihre bisherige sittliche Führung oder den Berechtigungsschein zum einjährig-freiwilligen Dienste und ein obrigkeitliches Zeugniß über ihre sittliche Führung seit Ertheilung der Berechtigung, sowie im Falle der Ziffer 3b die daselbst erwähnten Zeugnisse vorzulegen. Vorhandene Seefahrtspapiere sind beizufügen.

9. Der Kommandeur des Marinetheils veranlaßt die ärztliche Untersuchung des sich Meldenden und bei vorhandener Tauglichkeit und moralischer Würdigkeit seine Einstellung.

10. Kann die Einstellung erst später erfolgen, so wird der Freiwillige angenommen und die Annahme auf dem Berechtigungsschein vermerkt.

Befähigungszeugnisse zum Seesteuermann werden mit einem derartigen Vermerk nicht versehen; die Betreffenden erhalten einen besonderen Annahmeschein.

11. An junge Leute, welche sich zum Eintritt als Einjährig-Freiwillige melden, dürfen die zulässig geringsten körperlichen Anforderungen gestellt werden. Sind dieselben untauglich, so werden sie vom Kommandeur des Marinetheils abgewiesen und darüber belehrt, daß sie sich innerhalb vier Wochen bei dem Civilvorsitzenden der Ersatzkommission ihres künftigen Aufenthaltsortes zu melden haben. Die Gründe der Abweisung werden auf dem Berechtigungsschein vermerkt. Letzterer wird seitens des Marinetheils dem Civilvorsitzenden der betreffenden Ersatzkommission übersandt.

Eine Abnahme des Befähigungszeugnisses zum Seesteuermann findet nicht statt. An Stelle desselben wird dem Civilvorsitzenden der betreffenden Ersatzkommission eine bezügliche Bescheinigung eingesandt.

12. Einjährig-Freiwillige der Matrosenartillerie-Abtheilungen und Seebataillone sollen im Frieden in der Regel ohne ihre Zustimmung nicht an Bord kommandirt, auch nicht von einer Garnison zur anderen versetzt werden.

13. Alle Einjährig-Freiwilligen werden, soweit sie sich nach ihrer allgemeinen Bildung, dienstlichen Brauchbarkeit und ihrem Diensteifer hierzu eignen, zu Unteroffizieren, Deckoffizieren oder zu Offizieren des Beurlaubtenstandes des Seeoffizierkorps, der Matrosenartillerie, der Marineinfanterie, des Maschinen-Ingenieurkorps oder zu Schiffbau- bezw. Maschinenbau-Ingenieuren des Beurlaubtenstandes ausgebildet.

B. Drei- und Vierjährig-Freiwillige.

1. Sämmtliche Marinetheile sind berechtigt, Mannschaften, welche sich im Besitz eines noch gültigen Meldescheins zum freiwilligen Diensteintritt auf drei oder vier Jahre befinden, jeder Zeit als Drei- oder Vierjährig-Freiwillige einzustellen.

An Drei- und Vierjährig-Freiwillige der Landbevölkerung werden bezüglich der Tauglichkeit im Allgemeinen dieselben Anforderungen gestellt wie an Militärpflichtige der Landbevölkerung.

Vierjährig-Freiwillige gelten im vierten Dienstjahre als Kapitulanten. Als Kapitulationsverhandlung gilt der zum freiwilligen Eintritt auf vier Jahre lautende Meldeschein.

2. Vierjährig-Freiwillige können nach Ablauf des dritten Dienstjahres auch wider ihren Willen jeder Zeit zur Reserve beurlaubt werden.

3. Die Einstellung Drei- und Vierjährig-Freiwilliger findet vom vollendeten 17. Lebensjahre ab statt. Die Betreffenden haben zuvor bei dem Civilvorsitzenden der Ersatzkommission ihres dauernden Aufenthaltsortes die Erlaubniß zur Meldung bei einem Marinetheile nachzusuchen. Dem Civilvorsitzenden, welcher seine Erlaubniß durch Ertheilung eines Meldescheines giebt, sind bei der Nachsuchung hierzu folgende Papiere vorzulegen:

a) ein Geburtszeugniß;
b) die schriftliche Einwilligung des Vaters oder Vormundes;
c) eine Bescheinigung der Ortspolizei, daß der zum freiwilligen Dienst sich Meldende durch Civilverhältnisse nicht gebunden ist und sich untadelhaft geführt hat.

4. Die Einstellung Drei- und Vierjährig-Freiwilliger bei der Kaiserlichen Marine liegt lediglich in der Befugniß der Kommandos der bezüglichen Marinetheile und ist nur dann zulässig, wenn Vakanzen vorhanden sind und die Betreffenden körperlich brauchbar befunden werden. Bei gleicher Brauchbarkeit wird Mannschaften, welche sich zu einer vierjährigen Dienstzeit verpflichten, der Vorzug gegeben.

5. Wer freiwillig eintreten will, hat sich persönlich oder brieflich unter Vorlegung des Meldescheins, einer kurzen Lebensbeschreibung, sowie sämmtlicher Schul-, Lehr- und sonstigen Zeugnisse an das Kommando des gewählten Marinetheils[1]) zu wenden, welches, sofern die Annahme nicht erfolgen kann, dem Bittsteller hiervon unter Rücksendung der Papiere Kenntniß giebt. Ist die Annahme zulässig, so wird nach Ziffer 6 verfahren.

6. Ist die Einstellung eines sich meldenden Mannes zulässig, so veranlaßt das Kommando des Marinetheils zunächst die ärztliche Untersuchung des Betreffenden durch das Bezirkskommando oder durch den

---

[1]) Die Adressen sind:

Für Seeleute, Fischer und Mannschaften der Landbevölkerung, welche als Matrosen an Bord der Schiffe dienen wollen:

An das Kaiserliche Kommando der I. Matrosendivision — Kiel,
" " " " " II. " — Wilhelmshaven.

Für Heizer, Metallarbeiter, Zimmerleute, Segelmacher, Büchsenmacher Maler, Bäcker, Schreiber, Schuhmacher und Schneider:

An das Kaiserliche Kommando der I. Werftdivision — Kiel,
" " " " " II. " — Wilhelmshaven.

Arzt des Marinetheils, je nachdem der Aufenthaltsort des Freiwilligen dem Stabsquartier des Bezirkskommandos oder dem Marine-Garnisonorte näher liegt.

7. Wird der Freiwillige körperlich brauchbar befunden, so wird ihm gegen Abnahme des Meldescheines ein Annahmeschein ertheilt, sofern er nicht im Anschluß an die stattgefundene Untersuchung sofort eingestellt wird.

8. Die mit Annahmeschein versehenen, vorläufig in die Heimath beurlaubten Freiwilligen gehören bis zu ihrer Einstellung zu den Mannschaften des Beurlaubtenstandes. Sie stehen unter der Kontrolle des Bezirkskommandos desjenigen Ortes, nach welchem sie beurlaubt sind, werden durch den Marinetheil dorthin überwiesen und durch Vermittelung dieses Bezirkskommandos einberufen.

9. Die auf Grund des Annahmescheines einberufenen Drei- oder Vierjährig-Freiwilligen werden betreffs der ihnen zu gewährenden Gebührnisse wie einberufene Rekruten behandelt.

Anlage XI.

Nachweisung der jährlichen Gehalts- und Löhnungssätze.

Lfde. Nr.	Dienstgrad	Jährlicher Gehaltssatz von Mk.	bis Mk.	Bemerkungen
	Seeoffizierkorps.			
1	Admiral	12000	—	Dienstzulage 18 000 Mk. jährlich.
2	Vizeadmiral	12000	—	= 4 500 = =
3	Kontreadmiral	9000	—	= 900 = =
4	Kapitän zur See	8400	—	Darin 600 Mk. nicht pensionsfähige Zulage.
5	Korvettenkapitän	6150	—	= 300 = = = =
6	Kapitänleutnant I. Klasse	4200	—	= 300 = = = =
7	= II. =	3060	—	= 300 = = = =
8	Oberleutnant zur See	1680	—	= 180 = = = =
9	Leutnant zur See	900	—	
	Offizierkorps der Marineinfanterie.			
1	Inspekteur der Marineinfanterie mit dem Range eines Regimentskommandeurs der Infanterie	7800	—	Offiziere und Beamte erhalten Wohnungsgeldzuschuß. Die Offiziere und Militärbeamten außerdem Servis. Bei Einschiffung an Bord S. M. Schiffe Tafelgelder unter Belassung des Wohnungsgeldzuschusses, Wegfall des Servises und Gewährung eines Bordservises. Die Höhe der Stellenzulagen an Bord ist aus der Anlage XIII ersichtlich.
2	Stabsoffizier als Bataillonskommandeur	5850	—	
3	Hauptmann I. Klasse	3900	—	
4	= II. =	2700	—	
5	Oberleutnant	1680	—	Darin 180 Mk. nicht pensionsfähige Zulage.
6	Leutnant	900	—	
	Marine-Ingenieurkorps.			
1	Chefingenieur	6600	—	
2	Oberstabsingenieur	6600	—	
3	Stabsingenieur	5700	—	
4	Oberingenieur	4500	—	
5	Ingenieur	3600	—	
	Torpedo-Ingenieure.			
1	Torpedo-Stabsingenieur	5700	—	
2	= -Oberingenieur	4500	—	
3	= -Ingenieur	3600	—	
	Torpederoffiziere.			
1	Torpeder-Kapitänleutnant	2700	3900	
2	= -Oberleutnant	1800	2160	
3	= -Leutnant	1800	2160	

Lfde. Nr.	Dienstgrad	Jährlicher Gehaltssatz von Mk.	bis Mk.	Bemerkungen
	Feuerwerks- und Zeugoffiziere.			
1	Feuerwerks- und Zeug-Kapitänleutnant	2700	3900	
2	Feuerwerks-Oberleutnant	1800	2160	
3	" -Leutnant	1800	2160	
	Sanitätsoffiziere.			
1	Generalstabsarzt der Marine	9000	—	und 900 Mk. Dienstzulage.
2	Generalarzt	7200	7800	Die Marineärzte erhalten außerdem für jedes Dienstjahr in der Marine jährlich 90 Mk. und für jedes Jahr Seefahrzeit in der Marine 210 Mk. jährlich pensionsfähige Zulage. Das Anwachsen der Zulage hört auf, sobald beide zusammen 1800 Mk. jährlich betragen, und bei der Beförderung zum Generalstabsarzt der Marine.
3	Oberstabsarzt	3900	5850	
4	Stabsarzt	2700	3900	
5	Oberassistenzarzt	1500	—	
6	Assistenzarzt	900	—	
	Offiziers-Aspiranten.			
1	Fähnrich zur See	792	—	Den Kapitulanten wird für jedes Dienstjahr in der Marine 36 Mk. Dienstalterszulage und für jedes Jahr Seefahrzeit in der Marine 36 Mk. Seefahrzulage gewährt. Die Dienstalterszulage kann bis auf 36 Mk. monatlich, die Seefahrzulage bis auf 30 Mk. monatlich anwachsen. Oekonomiehandwerker können nur Seefahrzulage nicht Dienstalterszulage erdienen.
2	Seekadett	486	—	
	Deckoffiziere und Mannschaften.			In der Löhnung liegen 108 Mk. Kleidergeld, welche zur Bestreitung der Bekleidungskosten einbehalten werden. Der nicht verbrauchte Theil des Kleidergeldes wird am Jahresschluß baar ausgezahlt.
1	Oberdeckoffiziere	2142	—	Den Deckoffizieren bleibt bei ihrer Beförderung hierzu die Seefahrzulage, die Dienstalterszulage fällt fort. Die Obermaschinisten, welche die Prüfung zum Marine-Ingenieur bestanden haben, erhalten bis zur Hälfte 1200 Mk. jährlich Fachzulage, die gleiche Zulage erhalten die Obermechaniker. Die übrigen Obermaschinisten, Maschinisten, Oberfeuer- u. Feuermeister und Mechaniker erhalten jährlich 180 Mark Fachzulage. Wegen der Stellenzulagen an Bord siehe Anlage XIII.
2	Deckoffiziere	1692	—	
3	Feldwebel und Wachtmeister	828	—	
4	Vizefeldwebel	720	—	
5	Obermaat	720	—	
6	Maat	540	—	
7	Gemeine mit Obermatrosenrang	288	—	
8	Gemeine	234	—	
9	Schiffsjungen (Unteroffiziere)	234	—	
10	Schiffsjungen	144	—	
	Marineinfanterie.			Die Kapitulanten des Maschinen- und Heizerpersonals, sowie die Unteroffiziere der Torpedoabtheilung erhalten jährlich 300 Mk. Fachzulage. An Bord erhalten die Kapitulanten des Maschinenpersonals noch eine Stellenzulage und zwar Maate täglich 1 Mk., Maschinistenapplikanten und Heizer 0,80 Mk. Die Dienstpflichtigen des Maschinenpersonals erhalten 0,30 bezw. 0,20 Mk. tägliche Stellenzulage an Bord. Siehe Anlage XIII.
1	Feldwebel	720	—	
2	Vizefeldwebel	540	—	
3	Sergeanten	432	—	
4	Unteroffiziere, Kapitulanten	306	—	
5	" , Nichtkapitulanten	198	—	
6	Gefreite	180	—	
7	Seesoldaten	126	—	

Lfde. Nr.	Dienstgrad	Jährlicher Gehaltssatz von Mk.	bis Mk.	Bemerkungen
	Beamte.			
	a) Reichs-Marine-Amt.			
1	Staatssekretär	30000	—	
2	Direktor des Verwaltungsdepartements	15000	—	
3	Abtheilungsvorstand und vortragende Räthe	7500	11000	
4	Hülfsräthe	5700	7200	
5	Geheime expedirende Sekretäre	3000	6000	
6	" Registratoren	3000	6000	
7	" Konstruktionssekretäre	3000	4800	
8	" Sekretariatsassistenten	2100	3000	
9	" Registraturassistenten	2100	3000	
10	" Kanzleisekretäre	1800	3800	
11	Konstruktionszeichner	1800	3800	
	b) Admiralstab.			
1	Admiralstabssekretär	2100	4500	
2	Registrator	2100	4500	
3	Kanzleisekretär	2100	2700	
4	Kartograph	2100	4200	
	c) Stations-Intendantur.			
1	Intendant	6900	9000	
2	Intendantur-Rath	3600	6600	
3	" -Assessor	2100	3300	
4	" -Sekretär	1500	3900	
5	" -Registrator	1500	3900	
6	Kanzlist	1800	2600	
	d) Rechtspflege.			
1	Auditeur	2400	5700	
2	Gerichtsaktuar	1900	2500	
	e) Seelsorge.			
1	Marine-Oberpfarrer	3600	5850	
2	evang. Marine-Pfarrer	1800	3600	
3	kathol. " "	1800	3600	
	f) Zahlmeister.			
1	Stabszahlmeister	3900	4500	
2	Oberzahlmeister	1800	3600	
3	Zahlmeister	1800	3600	

Lfde. Nr.	Dienstgrad	Jährlicher Gehaltssatz von Mk.	bis Mk.	Bemerkungen
	g) Naturalverpflegung und Bekleidung.			
1	Rendanten	3000	4500	
2	Kontrolleure	2500	3000	
3	Assistenten	1800	2200	
	h) Garnisonverwaltung.			
1	Garnisonbau-Beamte	4200	7200	
2	" -Assistenten	2700	3600	
3	Werkmeister	2100	2700	
4	Zeichner	1700	2000	
5	Garnisonverwaltungs-Direktor	3300	4200	
6	Garnisonverwaltungs-Oberinspektor	2400	3300	
7	Garnisonverwaltungs-Inspektor	2100	2700	
8	Kaserneninspektor	2100	2700	
	i) Werften.			
1	Ressortdirektoren	6000	7500	
2	Betriebsdirektoren	5400	6000	
3	Bauinspektoren und Baumeister	2400	5100	
4	Bauinspektoren und Baumeister für Hafenbau	3000	5700	
5	Konstruktionssekretäre	3000	4800	
6	Technische Sekretäre	2100	4200	
7	Konstruktionszeichner	2100	2700	
8	Zeichner	1500	2200	
9	Obermeister	3000	4800	
10	Werkmeister	2100	2700	
11	Werkführer	1500	2100	
12	Werft-Oberbootsleute	2700	3600	
13	Werft-Oberbootsleute und Maschinisten I. Klasse	2300	2900	
14	Schiffsführer, Maschinisten, Spritzenmeister	1500	2100	
15	Magazindirektoren	4000	5000	
16	Rendanten	3000	4500	
17	Werft-Verwaltungssekretäre	1800	4200	
18	Betriebssekretäre	2100	3000	
19	Werft-Sekretariatsassistenten	1500	1900	
20	Werftbuchführer	1500	2700	
21	Werftschreiber	1500	2200	
22	Kanzlisten	1500	2200	

Anlage XII.

Nachweisung des pensionsfähigen Diensteinkommens der Marine=

Laufende Nr.	Dienstgrad	Jahresbetrag des pensionsfähigen Dienst-einkommens Mk.	Pensionsbeträge												
			10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
			15/60	16/60	17/60	18/60	19/60	20/60	21/60	22/60	23/60	24/60	25/60	26/60	27/60
1	Admiral (wie Vizeadmiral)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Vizeadmiral als Stationschef oder Direktor des Marinedepartements mit Dienstzulage	15429	3858	4115	4372	4629	4886	5143	5401	5658	5915	6172	6429	6686	6944
3	Vizeadmiral	13179	3295	3515	3735	3954	4174	4393	4613	4833	5052	5272	5492	5711	5931
4	Kontreadmiral als Stationschef	12129	3033	3225	3437	3639	3841	4043	4246	4448	4650	4852	5054	5256	5459
5	Kontreadmiral	11964	2991	3191	3390	3590	3504	3988	4188	4387	4587	4786	4985	5185	5884
6	Kapitän zur See . . .	9324	2331	2487	2642	2798	2953	3108	3264	3419	3575	3730	3885	4041	4196
7	Korvettenkapitän	6980	1745	1862	1978	2094	2211	2327	2443	2560	2676	2792	2909	3025	3141
8	Kapitänleutnant I. Gehaltsklasse . .	5330	1333	1422	1511	1599	1688	1777	1866	1955	2044	2132	2221	2310	2399
9	Kapitänleutnant II. Gehaltsklasse . .	4130	1033	1102	1171	1239	1308	1377	1446	1515	1584	1652	1721	1790	1859
10	Oberleutnant zur See .	2546	637	679	722	764	807	849	892	934	976	1019	1061	1104	1146
11	Leutnant zur See . .	1946	487	519	552	584	617	649	682	714	746	779	811	844	876
12	Marine-Oberstabsingenieur	7730	1933	2062	2191	2319	2448	2577	2706	2835	2964	3092	3221	3350	3479
13	Marine- und Torpedo-Stabsingenieur . . .	7130	1783	1902	2021	2139	2258	2377	2496	2615	2734	2852	2971	3090	3209
14	Marine- und Torpedo-Oberingenieur . . .	5438	1360	1451	1541	1632	1723	1813	1904	1994	2085	2176	2266	2357	2448
15	Marine- und Torpedoingenieur	4538	1135	1211	1286	1362	1438	1513	1589	1664	1740	1816	1891	1967	2043
16	Feuerwerks-, Zeug- und Torpederkapitänleutnant:														
	I. Gehaltsklasse .	wie 8													
	II. Gehaltsklasse .	wie 9													
17	Feuerwerks-, Zeug- und Torpederleutnant:														
	I. Gehaltsklasse .	3098	775	827	878	930	982	1033	1085	1136	1188	1240	1291	1343	1395
	II. Gehaltsklasse .	2918	730	779	827	876	925	973	1022	1070	1119	1168	1216	1265	1314
	III. Gehaltsklasse .	2738	685	731	776	822	868	913	959	1004	1050	1096	1141	1187	1233
18	Oberdeckoffiziere . . .	2323	Dazu in jedem Einzelfalle die zuletzt bezogene Seefahrzulage.												
19	Deckoffiziere	1873													

Wie vorstehend werden pensionirt:

zu 5:	der Generalstabsarzt der Marine.
zu 6:	der Inspekteur der Marineinfanterie; die Kommandeure der Seebataillone, wenn ihnen der Rang eines Regimentskommandeurs verliehen ist; die Generalärzte der Marine.
zu 7:	die Kommandeure der Seebataillone als Oberstleutnant oder Major ohne Rangerhöhung; Oberstabsärzte der betreffenden Gehaltsklasse.
zu 8:	Hauptleute I. Gehaltsklasse der Seebataillone; Oberstabsärzte der betreffenden Gehaltsklasse.
zu 9:	Hauptleute II. Gehaltsklasse der Seebataillone; Stabsärzte der betreffenden Gehaltsstufe.
zu 10:	Oberleutnants der Seebataillone; Oberassistenzärzte.
zu 11:	Leutnants der Seebataillone; Assistenzärzte.

offiziere ꝛc. und der hiernach zuständigen Pensionsbeträge.

(in Mark) nach Jahren

23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
28/60	29/60	30/60	31/60	32/60	33/60	34/60	35/60	36/60	37/60	38/60	39/60	40/60	41/60	42/60	43/60	44/60	45/60
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7201	7458	7715	7972	8229	8486	8744	9001	9258	9515	9772	10029	10286	10544	10801	11058	11315	11572
6151	6370	6590	6810	7029	7249	7469	7688	7908	8128	8347	8567	8786	9006	9226	9445	9665	9885
5661	5863	6065	6267	6469	6671	6874	7076	7278	7480	7682	7884	8086	8289	8491	8693	8895	9097
5584	5783	5982	6182	6381	6581	6780	6979	7179	7378	7578	7777	7976	8176	8375	8575	8774	8973
4352	4507	4662	4818	4973	5129	5284	5439	5595	5750	5906	6061	6216	6372	6527	6683	6838	6993
3258	3374	3490	3607	3723	3839	3956	4072	4188	4305	4421	4537	4654	4770	4886	5003	5119	5235
2488	2577	2665	2754	2843	2932	3021	3110	3198	3287	3376	3465	3554	3643	3731	3820	3909	3998
1928	1997	2065	2134	2203	2272	2341	2410	2478	2547	2616	2685	2754	2823	2891	2960	3029	3098
1189	1231	1273	1316	1358	1401	1443	1486	1528	1571	1613	1655	1698	1740	1783	1825	1868	1910
909	941	973	1006	1038	1071	1103	1136	1168	1201	1233	1265	1298	1330	1363	1395	1428	1460
3608	3737	3865	3994	4123	4252	4381	4510	4638	4767	4896	5025	5154	5283	5411	5540	5669	5798
3328	3447	3565	3684	3803	3922	4041	4160	4278	4397	4516	4635	4754	4873	4991	5110	5229	5348
2538	2629	2719	2810	2901	2991	3082	3173	3263	3354	3445	3535	3626	3716	3807	3898	3988	4079
2118	2194	2269	2345	2421	2496	2572	2648	2723	2799	2875	2950	3026	3101	3177	3253	3328	3404
1446	1498	1549	1601	1653	1704	1756	1808	1859	1911	1963	2014	2066	2117	2169	2221	2272	2324
1362	1411	1459	1508	1557	1605	1654	1703	1751	1800	1849	1897	1946	1994	2043	2092	2140	2189
1278	1324	1369	1415	1461	1506	1552	1598	1643	1689	1735	1780	1826	1871	1917	1963	2008	2054

Anlage XIII.

Nachweisung der für den Tag an Bord zu gewährenden Stellenzulagen.

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Empfänger	Betrag Mark	Bemerkungen
1	Chef des Stabes, Flaggleutnant, Intendant, Auditeur und Prediger von Flotten- 2c. Stäben, Navigationsoffizier und Schiffsprediger	0,30	Zu 1. Lichtgeld.
2	Flotten- 2c. Ingenieur	1,50 bis 3,00	je nach Größe des Verbandes oder des Schiffes.
3	Sekretär und Zahlmeister des Stabes einer Flotte 2c.	1,50 bis 3,00	"
4	Erster Offizier und Zahlmeister eines Schiffes oder einer Torpedobootsdivision	1,50 bis 3,00	je nach der Größe des Schiffes.
5	Leitender Ingenieur bezw. leitender Maschinist eines Schiffes	0,60 bis 3,00	"
6	Wachingenieur	1,50	
7	Arzt einer Flotte 2c., eines Schiffes oder einer Torpedobootsdivision	0,30 bis 1,00	"
8	Untersuchungsführender Offizier	0,30	
9	Detail-Deckoffizier	0,30	
10	Materialienverwalter	0,40 bis 0,80	"
11	Bottelier	0,20 bis 0,40	"
12	Registrator bei Flotten- 2c. Stäben, Divisions- 2c. Schreiber	0,40	
13	Etatsmäßige Schreiber der Schiffe	0,30	
14	Unteroffiziere des Maschinen- und Heizerpersonals		
	als Kapitulanten	1,00	
	als Dienstpflichtige	0,30	
15	Maschinistenapplikanten und Heizer		
	als Kapitulanten	0,80	
	als Dienstpflichtige	0,20	
16	Erster Schiffskoch, Schiffsbäcker	0,20 bis 0,50	"
17	Zweiter Schiffskoch	0,20	
18	Unteroffizier des Seesoldatendetachements	0,10	
19	Etatsmäßiger Schuhmachers- u. Schneidersgast	0,20	
20	Leiter einer Geschwaderkapelle	1,00	
21	Kastellan auf einer Kaiserlichen Yacht neben der vollen Zulage unter 9	1,00	
22	Deckoffizier auf einer Kaiserlichen Yacht neben der etwa sonst noch zuständigen Zulage unter 9	0,35	
	Thurmkommandeure, Geschützführer, Schnellladekanonenschützen 2c.	0,10 bis 0,20	je nach dem Kaliber der betreffenden Geschütze.

Die Laufbahnen in der Handelsmarine.

Zu erfolgreichem Fortkommen im seemännischen Beruf sind gesunde und kräftige junge Leute befähigt, die weder kurzsichtig noch farbenblind sind, auch mindestens eine Schulbildung genossen haben, wie sie in jeder deutschen Bürgerschule erworben werden kann. Am zweckmäßigsten ist es, wenn der angehende Seemann mit dem vollendeten 15. Lebensjahre die Schule verläßt und auf einem nicht zu großen Segelschiffe als Schiffsjunge Stellung zu erlangen sucht; denn hier wird er zu allen Arbeiten herangezogen, und seine Hülfe wird bei jeder Gelegenheit in Anspruch genommen; er muß steuern, Segel lösen, reffen und festmachen lernen, auch wird er auf Ausguck gestellt, kurz, er bekommt schon nach wenigen Monaten einen klaren Begriff von den ernsten Pflichten, deren Erfüllung sein Beruf von ihm fordert, und vermag selbst zu beurtheilen, ob er ihnen auch gewachsen ist.

Um eine Stellung als Schiffsjunge zu erlangen, wendet man sich am besten schriftlich an das „Heuerbureau der Vereinigten Rheder in Hamburg" oder an die „Schiffsjungenanmeldestelle in Bremen". Es ist nicht rathsam, einen jungen Mann aufs Gerathewohl allein nach einer größeren Seestadt zu schicken, weil er dann leicht in schlechte Hände gerathen und Schaden leiden kann. Hier sei auch der Seemannsschule in Waltersdorf bei Hamburg Erwähnung gethan, woselbst junge Leute für den Seemannsberuf vorbereitet werden.

Die Laufbahn hat, wenn normal, folgenden Verlauf: Es ist zu fahren je ein Jahr als Kajütsjunge, Decksjunge und Leichtmatrose; hat der Jüngling sich während dieser Zeit die erforderlichen praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten angeeignet, die sein Beruf erfordert, und ist er körperlich in der Entwickelung normal fortgeschritten, so kann er als Vollmatrose Dienste thun und nach Verlauf von weiteren 2 bis 3 Jahren mit seiner theoretischen Ausbildung zum Schiffsoffizier beginnen. Hierzu gehört der erfolgreiche Besuch der Steuermannsklasse einer Navigationsschule. Es dürfte für die meisten jungen Leute rathsam sein, zuvor während einiger Monate die Vorbereitungsklasse dieser Schulen zu be-

suchen,[1]) um sich genügende Kenntnisse in denjenigen Fächern zu erwerben, welche in der Aufnahmeprüfung für die Steuermannsklasse verlangt werden. Diese sind:

1. Kenntniß der deutschen Sprache bis zur Fähigkeit, sich mündlich und schriftlich verständlich auszudrücken, und eine leserliche Handschrift,
2. Kenntniß der Grundrechnungsarten mit gewöhnlichen Brüchen, Decimalbrüchen und Buchstaben, Fertigkeit im Rechnen mit Proportionen und Uebung in der Ausziehung von Quadratwurzeln,
3. Kenntniß der einfacheren Sätze über die Gleichheit von Winkeln, sowie über die Kongruenz, Aehnlichkeit und Gleichheit von Dreiecken, Kenntniß der einfacheren Sätze vom Kreise und von den Winkeln im Kreise, Uebung im Lösen leichter Konstruktions- und Rechnungsaufgaben,
4. Kenntniß der politischen und der nautischen Geographie, soweit sie für einen Schiffsoffizier erforderlich ist, sowie einige Vorbereitung in der mathematischen Geographie.

Es sei noch bemerkt, daß der Eintritt in die Vorschule jederzeit erfolgen kann. Dem strebsamen jungen Seemann wird dadurch Gelegenheit geboten, die Zeit, die er sonst unthätig am Lande verbringen mußte, mit dem Besuch dieser Schule nützlich auszufüllen; leider wird diese günstige Gelegenheit zur theoretischen Fortbildung von den Seeleuten zu selten benutzt, obgleich die Kosten sehr gering sind. Das Schulgeld beträgt nur 3 Mark monatlich.

Um zur Steuermannsprüfung für große Fahrt zugelassen zu werden, ist nach § 8 der Bekanntmachung vom 6. August 1887 erforderlich: Die Zurücklegung einer auf den Ablauf des vollendeten 15. Lebensjahres folgenden mindestens 45 monatigen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens 24 Monate entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen, davon 12 Monate auf einem Segelschiffe, oder als Obermatrose in der Kaiserlichen Marine, und zwar mindestens 12 Monate auf seegehenden, mit voller Takelage versehenen Schiffen oder Fahrzeugen zugebracht sein müssen.

Hierbei ist zu bemerken, daß als Fahrzeit nur diejenige Zeit gerechnet wird, die der Seemann thatsächlich an Bord eines Schiffes zugebracht hat von der Anmusterung bis zur Abmusterung; alle Pausen fallen fort.

[1]) Navigationsschulen giebt es in Pillau, Danzig, Grabow a. O., Stralsund, Barth, Wustrow, Rostock, Lübeck, Flensburg, Apenrade, Altona, Hamburg, Geestemünde, Elsfleth, Bremen, Timmel, Leer und Papenburg. Von diesen haben alle Vorschule, Steuermannsklasse und Schifferklasse mit Ausnahme von Pillau, Apenrade und Timmel, die eine Schifferklasse nicht besitzen. Außerdem befinden sich Vorschulen in Zingst, Prerow, Grünendeich, Grohn, West-Rhauderfehn und Emden.

Die zur Ablegung der Prüfung erforderlichen theoretischen Kenntnisse werden in den Steuermannsklassen der Navigationsschulen erworben, deren Kursus 8 bis 9 Monate dauert; das Schulgeld beträgt für den ganzen Unterricht nur 36 Mark.

Hat der Prüfling die Steuermannsprüfung bestanden, so ist er berechtigt, in der Kaiserlichen Marine als Einjährig-Freiwilliger zu dienen und später als zweiter Steuermann auf einem größeren oder als Einzelsteuermann auf einem kleineren Schiffe in großer Fahrt Dienste zu leisten; er kann aber auch als Schiffer auf kleiner Fahrt fungiren.

Kleine Fahrt im Sinne der gesetzlichen Vorschriften ist nach § 2 die Fahrt:

in der Ostsee,
in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite,
im Englischen Kanal

mit Seeschiffen von weniger als 400 cbm Brutto Raumgehalt.

Große Fahrt ist nach § 3 diejenige Schifffahrt, welche die für die kleine Fahrt räumlich oder hinsichtlich der Schiffsgröße festgesetzten Grenzen überschreitet.

Um zur Schifferprüfung für kleine Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens 60monatigen Fahrzeit zur See. Die zur Ablegung dieser Prüfung erforderlichen theoretischen Kenntnisse können auf den Vorschulen der Navigationsschulen erworben werden, die Ausbildung dauert in der Regel 3 bis 4 Monate, das Schulgeld beträgt monatlich 3 Mark. Das Bestehen dieser Prüfung berechtigt nicht zum Einjährigen-Dienst in der Kaiserlichen Marine.

Um zur Schifferprüfung für große Fahrt zugelassen zu werden, ist erforderlich:

a) die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24monatigen Fahrzeit als Steuermann auf großer Fahrt oder als Schiffer auf kleiner Fahrt,
b) die Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen während dieser Fahrzeit und die Vorlegung der hierüber während der letzteren gemachten schriftlichen Aufzeichnungen und Ausführungen.

Nach Ablegung dieser Prüfung, zu welcher sich der Seemann die verlangten theoretischen Kenntnisse in der Schifferklasse einer Navigationsschule erwerben kann, deren Kursus 3 bis 5 Monate dauert und 30 Mark Schulgeld kostet, ist er berechtigt, Schiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen.

Unsere großen Dampfschiffsrhedereien, wie die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Gesellschaft und der Bremer Lloyd, haben in jüngster Zeit dem Verlangen Ausdruck gegeben, ihren Offizieren eine weitergehende Ausbildung zu ermöglichen, und wünschen noch eine höhere nautische Schule.

Hinsichtlich der Lohnverhältnisse ist zu bemerken, daß ein Schiffsjunge etwa 15 bis 20 Mark, ein Leichtmatrose 30 bis 40 Mark, ein Vollmatrose 50 bis 55 Mark monatlich bei freier Station verdienen. Die Besoldungen der Steuerleute sind bei den verschiedenen Rhedereien bald höher, bald niedriger, sie richten sich im Allgemeinen nach Angebot und Nachfrage und schwanken zwischen 75 und 180 Mark monatlich; dabei ist zu bemerken, daß unsere großen Dampfergesellschaften auch als 3. und 4. Offiziere in der Regel nur solche Steuerleute anstellen, die die Schifferprüfung für große Fahrt bereits bestanden haben. Die Gehälter der Kapitäne sind sehr verschieden und hängen ab von der Art ihrer Stellung, d. h. ob auf einem großen oder kleinen Segel- oder Dampfschiffe.

Junge Leute, welche die Laufbahn eines Seedampfschiffs-Maschinisten einschlagen wollen, müssen zunächst als Lehrling in eine Dampfmaschinenbau- oder in eine Dampfmaschinen-Reparaturwerkstätte als Lehrling eintreten und dort ihre Lehrzeit beenden. Sie müssen dort als Schlosser, Dreher, Monteur, Schmied oder Kesselschmied beschäftigt gewesen sein. Nach beendeter Lehrzeit können sie zunächst als Heizer, später als Assistent in das Maschinenpersonal von Seedampfschiffen eintreten.

Ihre Zulassung als Maschinist auf Seedampfschiffen wird bedingt durch das Bestehen einer Prüfung in den Gegenständen, welche für Maschinisten 4., 3., 2. und 1. Klasse gesetzlich vorgeschrieben sind und deren Kenntniß auf den staatlich eingerichteten Maschinistenschulen[1]) erworben werden kann.

Ein Befähigungszeugniß vierter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Schiffen nach bezeichneter Bestimmung, soweit sie nicht zur Beförderung von Reisenden dienen:

a) von Schleppdampfschiffen und von Fischereidampfschiffen,

b) von anderen Seedampfschiffen auf der Fahrt zwischen Plätzen
   - der Festlands- und Inselküste von Antwerpen bis Windau — jedoch ausschließlich der Küstenstrecke nördlich vom Agger-Kanal und von Frederikshavn sowie der Umfahrt um Skagen —,
   - der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln, einschließlich der Insel Bornholm, und
   - der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar, einschließlich der Insel Oeland.

---

[1]) Maschinistenschulen giebt es in Königsberg, Stettin, Lübeck, Flensburg, Hamburg und Bremen.

Ein Befähigungszeugniß dritter Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen

a) von Seedampfschiffen, wenn sie nicht zur Beförderung von Reisenden dienen, auf Fahrten
  in der Ostsee,
  in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite, und
  im Englischen Kanal,

b) von Seedampfschiffen, wenn sie zur Beförderung von Reisenden dienen, innerhalb der im Abschnitt 1 bezeichneten räumlichen Grenzen.

Ein Befähigungszeugniß 2. Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf Fahrten zwischen europäischen Häfen, anderen Häfen des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres, Häfen der westafrikanischen Küste nördlich vom 12. Grad nördlicher Breite und Häfen auf den Kapverdischen und den Kanarischen Inseln, sowie auf Madeira.

Ein Befähigungszeugniß 1. Klasse berechtigt zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf der Fahrt in allen Meeren.

Um zur Maschinistenprüfung 4. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit, entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder theilweise in solchem, theilweise in einer Maschinenwerkstatt. Mindestens 24 Monate müssen an Bord in Fahrt befindlicher Dampfschiffe zugebracht sein.

Um zur Maschinistenprüfung 3. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine 24monatige auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte Dienstzeit als Maschinist 4. Klasse, und eine 24monatige, vor oder nach der Maschinistenprüfung 4. Klasse zurückgelegte Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt.

Um zur Maschinistenprüfung 2. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine nach Ablauf des 15. Lebensjahres zurückgelegte 60monatige Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt oder im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen. Mindestens 24 Monate müssen in der Maschinenwerkstatt, und mindestens 24 Monate in dem Maschinenpersonal in Fahrt befindlicher Seedampfschiffe zugebracht sein.

Um zur Maschinistenprüfung 1. Klasse zugelassen zu werden, ist erforderlich: eine 24monatige, auf in Fahrt befindlichen Seedampfschiffen zurückgelegte Dienstzeit als Maschinist 2. Klasse.

Als Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt gilt nur diejenige Dienstzeit, welche in einer Dampfmaschinenbau- oder in einer Dampfmaschinen-Reparaturwerkstätte, und zwar in der Beschäftigung als Schlosser, Dreher,

Monteur, Schmied oder Kesselschmied zugebracht ist. Auf diese Dienstzeit wird, bis zur Hälfte derselben, diejenige Arbeitszeit angerechnet, während welcher der Prüfling mit Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an Bord nicht in Fahrt befindlicher Dampfschiffe beschäftigt gewesen ist. Auf die Dienstzeit im Maschinenpersonal wird eine Dienstzeit als Heizer nur den Prüflingen vierter Klasse angerechnet.

Wer die Maschinistenprüfung 2. Klasse nicht bestanden, aber im Laufe der Prüfung die für die Maschinisten 3. oder 4. Klasse vorgeschriebenen Kenntnisse nachgewiesen hat, kann ein Befähigungszeugniß 3. oder 4. Klasse erhalten, Ersteres aber nur, wenn er außerdem die für Maschinisten 3. Klasse vorgeschriebene Dienstzeit nachgewiesen hat.

Ehemalige Angehörige des Maschinenpersonals der Kaiserlichen Marine, welche im berufsmäßigen aktiven Dienst einen der nachbenannten Dienstgrade bekleidet haben und ihre Befähigung durch eine Bescheinigung der Kaiserlichen Marinebehörde nachweisen, können die Befugniß erhalten, als Maschinisten zu fahren. Demgemäß sind zuzulassen:

ehemalige Obermaschinisten-Applikanten als Maschinisten 4. Klasse,

ehemalige Maschinistenmaate und Obermaschinistenmaate als Maschinisten 2. Klasse,

ehemalige Maschinisten, Obermaschinisten und Maschinisten-Ingenieure als Maschinisten 1. Klasse.

Personen, welche einen der vorbenannten Dienstgrade erst bei der Entlassung aus dem aktiven Dienste oder aber nach Erfüllung ihrer Dienstpflicht als Angehörige des Beurlaubtenstandes erhalten haben, kann die entsprechende Befugniß ertheilt werden, wenn sie in dem erworbenen Dienstgrade eine Uebung bei der Kaiserlichen Marine durchgemacht haben und demnächst ihre Befähigung durch eine Bescheinigung der Kaiserlichen Marinebehörde nachweisen. Der Dienstgrad des Vizemaschinisten steht dabei demjenigen des Maschinisten gleich.

Auch hinsichtlich der Ausbildung der ersten Maschinisten, welche dort Ingenieure genannt werden, stellen unsere großen Dampfergesellschaften höhere Anforderungen; sie haben zur Erreichung dieses Zweckes Schulen eingerichtet, wo den Herren Gelegenheit geboten wird, ihre Kenntnisse in der gewünschten Weise zu erweitern.

Was die Lohnverhältnisse der Maschinisten anbetrifft, so sind sie durchweg erheblich höher als die der Seeleute, sie schwanken zwischen 50 Mark monatlich in den niederen Chargen, bis 200 und 300 Mark in den höheren; auch sind die Avancementsverhältnisse bedeutend günstiger, weil durch die enorme Erweiterung unserer Dampferflotte zeitweilig ein Mangel an geprüften Maschinisten vorhanden ist.

Uebersichtskarte der Kabel, deut



chen Konsulate und Flottenstationen.



NORD- UND OSTSEE.

Eisenbahnen
Grenzen
Kohlenstationen, ▲ Docks
Dampferlinien:
deutsche
englische
französische
dänische
schwedisch-norwegische
russische

10 Westl. L. v. Greenw. — 10 Östl. L. v. Greenw.

Geogr. lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.



MITTELLÄNDISCHES MEER

ATLANTISCHER OCEAN

(Nördlicher Theil)

ATLANTISCHER OCEAN
(Südlicher Theil)

Eisenbahnen | Grenzen
Kohlenstationen | Docks

Dampferlinien:
deutsche | belgische
englische | niederländische
französische | amerikanische
portugiesische | italienische
spanische | oesterreichische

STILLER OCEAN
ATLANTISCHER OCEAN
Wendekreis des Steinbocks
BRASILIEN
ECUADOR
PERU
BOLIVIEN
PARAGUAY
URUGUAY
ARGENTINISCHE REPUBLIK
CHILE
KONGO ST.
ANGOLA
Dt. SÜDWEST AFRIKA
CAPLAND
TRANSV.

Quito, Galapagos I., Manta, Guayaquil, Payta, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Lima, Callao, Pisco, Tambo de Mora, Cuzco, Lomas, Arequipa, Islay, Mollendo, Arica, Pisagua, Iquique, Oruro, Sucre, Tocopilla, Cobija, Antofagasta, Taltal, Chanaral, Caldera, Carrizal, Coquimbo, Valparaiso, Santiago, Talcahuano, Coronel, Valdivia, Corral, Punta Arenas, Salta, Asuncion, Corrientes, Cordoba, Parana, Mendoza, Montevideo, Buenos Ayres, Bahia Blanca, Falklands I., Port Stanley, Manaos, Amazonen Strom, Para, S. Luis de Maranhao, Ceará, Pernambuco, Joaseiro, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, S. Paulo, Santos, S. Catharina

Ascension, S. Helena

Sette Cama, Mayumba, Loango, Landana, Cabinda, Ambrizette, Ambriz, S. Paolo de Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, Pt. Alexandre, C. Cross, Swakopmund, Walfisch Bai, Lüderitzbucht, Pt. Nolloth, Capstadt, Mossel Bay, Pt. Elizabeth, Mafeking, Kimberley, Oranje, Bulawayo, Kongo, Zambesi

80 | 60 | 40 | 20 Westl. Länge v. Greenw. | 0 | 20 Oestl. Länge

Entw. u. gez. Langenbucher. | Geogr.-lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.

Eisenbahnen (im Bau)
Kohlenstationen
Grenzen
Docks

Dampferlinien:
deutsche
englische
französische
spanische
niederländische
amerikanische
italienische
oesterreichische
japanische

Entw. v. gez. Langenmucher

Geogr.-lith. Anst. u. Steindr. v. C. L. Keller, Berlin S.

INDISCHER UND STILLER OCEAN

Entfernungs-Tabelle
zwischen den wichtigsten Häfen.

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Von **Hamburg** nach:		
den	5 005	über Port Said.
lbany (Australien)	10 645	über Colombo.
lgier	2 020	
msterdam	290	
ntwerpen	385	
ɔia	18 354	über Sydney.
hen	3 290	
ıckland	17 170	über Sydney.
ußenweser Feuerschiff	92	
hama	4 100	
hia	4 890	
ltimore	3 905	
ngkok	9 500	
rcelona	2 123	
tavia	8 907	
rgen	440	
rmuda	3 470	
erta	2 415	
mbay	6 655	über Aden.
rdeaux	1 100	
rkum-Riff Feuerschiff	144	
ırbon	8 825	über Kapstadt.
ndisi	2 935	
nos Ayres	6 630	
utta	8 435	über Colombo.
ao	10 750	
linen-ıseln	11 120	über Singapore.

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Cayenne	4 490	über Madeira.
Chefoo	11 526	über Singapore.
Cherbourg	536	
Christiania	475	
Christiansand	345	
Colombo	7 145	über Aden.
Colon	5 160	
Constantinopel	3 443	
Cuxhaven	55	
Danzig	725	um Skagen.
"	434	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Dartmouth	715	über Antwerpen.
Edinburg	540	
Fayal (Azoren)	2 100	
Galloper Feuerschiff	351	
Genua	2 615	
Gibraltar	1 643	über Lissabon.
Groß-Batanga	4 790	
Guayaquil	11 240	über Valparaiso.
Havanna	4 840	über Havre.
Havre	500	
Helgoland	90	
Hongkong	10 155	durch den Suez-Kanal.
Honolulu	15 232	über Montevideo - Valparaiso.
Hull	387	
Iquique	10 080	über Valparaiso.
Kamerun	4 850	

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Kap Hoorn	7 740	
Kapstadt	6 495	
Kiel	603	um Skagen.
„	95	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Kopenhagen	500	um Skagen.
„	250	durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal.
La Guayra	4 630	
Las Palmas	2 035	
Levuka (Fidji)	17 650	
Lissabon	1 340	
Lizard	660	
London, Blackwall	433	
Madeira	1 800	
Malta	2 633	
Manila	9 990	durch den Suez-Kanal.
Mariannen-Inseln	11 320	über Singapore.
Marseille	2 343	
Marshall-Inseln	12 920	über Singapore.
Melbourne	12 080	über Colombo.
Memel	805	um Skagen.
„	492	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Messina	2 653	
Montevideo	6 520	
Montreal	3 760	
Mozambique	7 140	
Neapel	2 625	
Neu-Guinea (Fried.Wilh. Hafen)	11 820	über Singapore.
New-Orleans	5 419	
New-York	3 675	über Havre.
„	3 653	üb. Southampton.
Nordkap	1 455	
Odessa	3 813	
Oporto	1 190	
Osterinsel	10 165	üb. Montevideo u. Magel. Straße.

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Palao-Inseln	10 620	über Singapore.
Panama	11 900	über Valparaiso.
Para	4 610	
Petersburg	1 181	um Skagen.
„	862	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Penang	8 340	
Pernambuco	4 525	über Lissabon.
Philadelphia	4 080	
Pillau	768	um Skagen.
„	448	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Port Natal	7 241	um das Kap der guten Hoffnung.
„ „	8 160	über Port Said.
Port Louis (Mauritius)	7 835	über Aden.
Port Royal	5 030	über Fayal.
Port Said	3 600	
Portsmouth	484	
Rangoon	8 340	über Colombo.
Reikjavik (Island)	1 195	
Rio Janeiro	5 500	
Rotterdam	320	
Saigon	9 285	über Singapore.
San Francisco	14 404	über Valparaiso.
St. Helena	5 140	über St. Vincent.
St. Thomas	4 175	
St. Vincent (Cap Verde Inseln)	2 840	
Shanghai	11 027	über Singapore.
Singapore	8 720	
Skagen	356	
Smyrna	3 293	
South Sand-Head	385	South Goodwin Feuerschiff.
Stettin	659	um Skagen.
„	314	durch den Kaiser Wilhelm-Kanal.
Suez	3 687	
Swakopmund	5 835	über Las Palmas.

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Sydney	15 909	
Tahiti.	19 399	über Sydney.
„	11 982	über Montevideo.
Tanger	1 610	
Teneriffa . . .	2 020	
Tonga-Inseln	17 964	über Sydney.
Triest	3 385	
Tsingtau . . .	11 427	über Shanghai.
Valparaiso . .	9 290	über Montevideo.
Vancouver . .	15 201	
Veracruz . . .	5 630	
Vlissingen . .	343	
Walfischbay. .	5 830	über Kap Palmas.
Wladiwostok .	12 005	über Shanghai.
Zanzibar . . .	6 745	über Aden.

Von **Bremerhaven** nach:

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Außenweser-Feuerschiff .	35	
Bremen. . . .	36	
Cuxhaven . . .	62	
Hamburg . . .	117	
New-York. . .	3 558	üb. Southampton.

Von **New-York** nach:

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Cap Hoorn. .	7 170	
Colon	2 167	
Gibraltar . . .	3 256	
Havana	1 187	
Kapstadt . . .	6 817	
La Guayra . .	1 850	
Panama . . .	11 163	
Plymouth . .	3 040	
Queenstown .	2 815	
Rio Janeiro .	4 910	
Sandy Hook .	15	
SanFrancisco	13 655	
Southampton	3 135	
Vancouver . .	14 451	

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Valparaiso . .	8 541	
Wilhelmshaven . . .	3 570	

Von **Aden** nach:

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Adelaide . . .	6 135	
Batavia. . . .	3 960	
Bombay . . .	1 650	
Calcutta . . .	3 314	
Colombo . . .	2 140	
Kapstadt . . .	4 220	
Mauritius . .	2 830	
Melbourne . .	6 440	
Sydney	6 904	
Singapore . .	3 660	
Wilhelmshaven . . .	4 935	
Zanzibar . . .	1 713	

Von **San Francisco** nach:

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Cap Hoorn. .	6 342	
Hongkong. . .	6 940	
Honolulu . . .	2 086	
Panama . . .	3 243	
Shanghai. . .	5 804	
Sydney . . .	6 463	
Valparaiso . .	5 114	
Wilhelmshaven . . .	14 020	
Yokohama . .	4 772	

Von **Sydney** nach:

	Entfernung in Seemeilen	Bemerkungen
Apia	2 490	
Brindisi . . .	9 915	
London. . . .	11 745	
Marseille . . .	10 475	
Melbourne . .	620	
Wilhelmshaven . . .	12 505	

Die Handelsflotten der Welt.

Die deutsche Handelsflotte wird an Leistungsfähigkeit nur von der englischen und hinsichtlich des Tonnengehaltes nur von der englischen und der Handelsflotte der Vereinigten Staaten von Amerika übertroffen, indessen ist hierbei zu beachten, daß bei Letzterer die Schifffahrt der Binnenseen hinzugerechnet ist. Kommt nur die Seeschifffahrt — und auf diese kommt es hier an — in Betracht, so rangirt die deutsche Handelsflotte an zweiter Stelle, namentlich ist die deutsche Seedampferflotte der nordamerikanischen überlegen. Die belgische Handelsflotte mit rund 291 000 Registertons Leistungsfähigkeit als 1 gerechnet, ergiebt für die Handelsflotte von Oesterreich-Ungarn 2,1; Dänemark 2,3; Holland 2,8; Schweden 2,9; Japan 3,0; Rußland 3,0; Spanien 3,9; Italien 4,2; Frankreich 5,7; Norwegen 7,5; Deutschland 12,1; Vereinigte Staaten 13,3 und England 79,2. In Prozenten ausgedrückt entfallen danach auf:

Belgien	0,8	Spanien	2,7
Oesterreich-Ungarn	1,5	Italien	2,9
Dänemark	1,6	Frankreich	4,0
Holland	1,9	Norwegen	5,3
Schweden	2,0	Deutschland	8,5
Japan	2,1	Verein. Staaten von Amerika	9,3
Rußland	2,1	England	55,3

Prozent des Gesammtschiffsverkehrs in Tonnen aller in Betracht kommenden Handelsflotten.

Nachstehend sind die deutschen Rhedereien aufgeführt, wobei diejenigen, deren Schiffe unter 100 Tons messen, von den größeren Rhedereien getrennt sind.

Letztere, d. h. 417 größere Rhedereien zählen 1361 Dampfer und 811 Segelschiffe mit 1 762 619 Tonnen netto außer Leichtern, Baggern, Hulks 2c. Diese Rhedereien beschäftigen im Ganzen etwa 47 000 Personen außer den Hafenarbeitern.

Die 463 kleineren Rhedereien zählen 53 Dampfer und 412 Segelschiffe mit 19 000 Tonnen und beschäftigen etwa rund 1200 Personen.*)

Hierzu treten noch die im Lootsendienste beschäftigten Fahrzeuge d. s. 94 Dampfer, 252 Lootsenschooner und kleinere Fahrzeuge mit rund 1000 Tonnen und 1600 Personen.

Zu bemerken ist schließlich, daß sich der Gesammttonnengehalt des deutschen Schiffsverkehrs seit Errichtung des Deutschen Reiches bis 1897 etwa vervierfacht hat, eine Steigerung, die von keinem anderen Staate in dem angegebenen Zeitraume erreicht ist.

Danach zählt die deutsche Handelsflotte 1508 Dampfer und 1475 Segelschiffe ausschließlich Leichter, Bagger, Hulks 2c. mit rund 1 798 000 Register-Tonnen und 4 857 947 cbm netto mit rund 50 000 Köpfen seemännischem und Maschinenpersonal.

*) Die Zahl der beschäftigten Personen kann auf absolute Genauigkeit keinen Anspruch erheben, da von weiteren kleinen Rhedereien auf entsprechende Anfrage eine Antwort nicht eingegangen war.

Die Rhedereien Deutschlands,

deren Schiffe mehr wie 100 Tonnen messen.

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
1	Akt. Ges. „Alster"	Hamburg	.	5	Brutto: 19 600 Netto: 12 046	.	156
2	Akt. Ges. „Atlantic"	Bremen	2	.	Brutto: 4656 Netto: 3268	den Vereinigt. Staaten von Amerika u. Mittelmeer	68
3	Akt. Ges. „Ems"	Emden	2	.	.	Borkum	22
4	Aden, E. C.	Grossefehn	.	1	121	.	8
5	Aden Ehme, C.	„	.	1	100	.	8
6	Aden, G. & H.	Jemgum	.	1	173	.	10
7	Aden Heiv, D.	W.-Grossefehn	.	1	169	.	10
8	Alsensche Portland Cement-Fabriken	Hamburg	.	2	934	.	20
9	Altonaer Heringsfischerei Elbe	Altona	.	3	218	.	30
10	Amsinck, M. G.	Hamburg	.	5	Brutto: 10650 Netto: 7 266	Westküste von Südamerika	113
11	Andersen, C.	„	6	.	Brutto: 15664 Netto: 10 574	unbestimmt	180
12	Andersen, Gebr.	Kiel	2	.	1369	.	15
13	Arens, Joh. Fr.	Bremen	.	2	2562	Japan, Südamerika, Ver. Staaten von Amerika	42
14	Arnold, Arjen Heinks	Brake	.	4	2944	.	40
15	„Arnold" Dampfschiffsges. Franz Gribel	Stettin	1	.	735	Ost- und Nordsee	18
16	Arnold, Hillrich	Brake	.	4	473	.	12
17	Asiatische Küstenfahrtges.	Hamburg	3	.	Brutto: 4280 Netto: 2943	Ostasien	96

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
18	Auswärtiges Amt	Berlin	5	.	246	.	20
19	Bade, Wilhelm	Geestemünde	2	.	286	Hochsee-fischerei	25
20	Balleer, G.	Bremen	.	4	5141	.	60
21	Bartels, jun. D.	Altona	1	.	162	Nordsee-fischerei	10
22	Bauer, Heinrich	Rostock	1	4	3090	Ost- u. Nordsee auch Uebersee	70
23	Beckmann, Abr.	Papenburg	.	4	1067	allen Welt-gegenden Fracht suchend	20
24	Beermann, Chr. Gerh.	Elsfleth	.	1	602	.	10
25	Behnke & Sieg	Danzig	5	.	3570	Frachtfahrt	100
26	Behrensdorf, F. J. E. G.	Hamburg	.	1	218	.	4
27	Behrentz, P. Ed.	Danzig	2	.	1250	England u. Amerika	29
28	Beug, C. A.	Stralsund	1	7	1398	.	20
29	Biedenweg, F.	Greifswald	.	2	414	.	8
30	Bischoff, H. & Co.	Bremen	.	2	3700	.	48
31	Bischoff, J. D.	"	1	4	8134	.	.
32	Bismarck-Linie in Hamburg	Hamburg	3	.	2500	Schweden	38
33	Boeckel jun., B.	Wismar	1	.	942	St. Petersburg	8
34	Bösch, C. C. H.	Bremerhaven	3	1	403	Nord- u. Ost-see Hochsee-fischerei	39
35	Böttcher, Nachf. Franz	Stralsund	2	.	375	Stettin, Wol-gast, Barth & Lauterbach	17
36	Bolte, G. u. Kon-sorten	Elsfleth	.	3	2808	Ueberall	48
37	Boyes & Kuyter	Bremen	.	3	6375	.	30
38	Bräunlich, J. F.	Stettin	8	.	643	.	32
39	Bramslöw, F. C.	Hamburg	.	3	3329	.	50
40	Breckwoldt, H. P. jun.	"	.	4	4278	Blankenese	40
41	Bredt, J. A.	Stettin	2	.	2595	.	20
42	Bremen, Freie Hansa-stadt	Bremen	2	1	559	.	8
43	Bremen-Vegesacker Fisch-Ges.	Sitz: Bremen Betrieb: Vegesack	.	20	Brutto: 1650	Hochsee-fischerei	350

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
44	Bremer Schleppschifffahrtsges.	Bremen	1	.	.	.	6
45	Bröhan, Aug. (Cranzer Fischdampferges.)	Cranz a. E.	3	.	Brutto: 465 Netto: 216	Fischfang	13
46	Brüdigam, H.	Ribnitz	.	1	412	.	10
47	Bruhn, F. M.	Flensburg	3	.	1488	.	30
48	Brunsbütteler Dampfschifffahrtsges. (C. L. Hecker sen.)	Brunsbüttel	1	.	Brutto: 135	Hamburg, Cuxhaven, Helgoland	7
49	Bugsirgesellschaft „Union"	Bremen	9	.	430	Geestemünde, Nordenham, Dedesdorf mit Schlepp- u. Fahrdampfer	65
50	de Buhr, J. W.	Jheringsfehn	.	1	104	England	10
51	de Buhr sen., Jürgen, W.	Warsingfehn	.	2	230	"	10
52	Burchardt, Ernst & Co.	Rostock	.	3 eiserne	6650	.	60
53	H. Burmester & Co.	Oporto	.	3	3900	Europa Westküste, Südamerika u. Neu-Orleans	68
54	Buse, D.	Ost-Rhauderfehn	.	1	187	.	4
55	Buß, Harm, K.	Jheringsfehn	.	2	266	.	4
56	Busse, Joh. Fr. Chr.	Geestemünde	3	.	145	Nordsee u. Island Fischfang	70
57	Campen, C. S.	Stickelkamperfehn	.	1	121	.	4
58	Cassens & Sohn, J. T.	Großefehn	.	4	481	.	16
59	Cassens, Tönges	Leer	.	4	625	Ostsee, Schweden, Norwegen, England u. Rußland	22
60	Cellier, Eugen	Hamburg	.	3	2975	Westküste von Nord- u. Südamerika	68

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
61	Chines. Küstenfahrtges.	Hamburg	10	.	Brutto: 15 006 Netto: 9605	Hongkong, Shanghai	272
62	Cohn Markus & Sohn	Königsberg	4	.	3708	Ost- u. Nordsee	60
63	Cordes & Co., D.	Bremen	.	5	7453	.	123
64	Colberger Dampfschifffahrts-Akt. Ges. (E. Reinholz)	Colberg	1	.	110	Ostseehäfen	14
65	Dabelstein, J. H. A.	Hamburg	1	.	1458	in wilder Fahrt	23
66	Dampferges. v. 1881 (Martin Petersen)	Rostock	1	.	744	.	8
67	Dampfschifffahrts-Akt. Ges. „Albis"	Hamburg	3	.	5750	in wilder Fahrt	71
68	Dampfschifffahrts-Akt. Ges. „Europa" (Schröder & Pape)	Lübeck	1	.	415	auswärtigen Häfen	21
69	Dampfschifffahrtsges. „Argo"	Bremen	28	.	52 000	England, Rußland, Westamerika, Ostseehäfen	526
70	Dampfschifffahrtsges. „Globus" (H. A. Petersen)	Flensburg	4	.	Brutto: 4294 Netto: 2750	Nord- u. Ostsee, Chines. Küsten	72
71	Dampfschifffahrtsges. Hamburg m. b. H.	Hamburg	3	.	2100	Rotterdam, Rhein	40
72	Dampfschifffahrtsges. „Neptun"	Bremen	46	.	Brutto: 29 000	Schweden, Norwegen, Spanien, Dänemark, Ost- u. Nordsee, Rhein	655
73	Dampfschiffsrhederei v. 1889 (Joh. Kothe)	Hamburg	6	.	Brutto: 8650 Netto: 7132	.	123
74	Dampfschiffsrhederei Norden	Norden	4	1	390	Nordseebäder	40
75	Dampfschifffahrtsges. „Triton" Akt. Ges.	Bremen	3	.	4520	in wilder Fahrt	55
76	Danziger Rhederei-Akt. Ges. (Th. Rodenacker)	Danzig	4	.	4100	den Häfen Europas	84
77	Deetjen, H. Georg	Elsfleth	.	1	887	verschiedenen überseeischen Plätzen	16

Nr.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Tonnengehalt	Verwendung nach	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]münde	.		14 187		.
[illegible]		[illegible]	7		Brutto 24 [illegible]98	Amerika	7[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	5		Brutto [illegible]58[illegible]	Australien	5[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	7	.	Brutto 41[illegible]	[illegible]	472
[illegible]	[illegible]	[illegible]	8	[illegible]	112[illegible]45	Indien, [illegible], Südamerika	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	25		Brutto 90004	Nord- und Südamerika	1275
[illegible]	[illegible]		10	.	Brutto 39500	der Levante	35
27	[illegible]		14		Brutto 37589	Ost- und Südafrika	655
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	3	3739	Australien	56
[illegible]	[illegible]	[illegible]	10	.	[illegible]043	Amerika, Indien, Ostasien und China, Ost- und Nordsee	238
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	3	963	.	24
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	1	935	.	10
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	1	118	.	4
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	1	114	.	6
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	6	4880	.	60
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	3	2[illegible]63	.	30
[illegible]	[illegible]	[illegible]	2	.	252	Hochseefischerei	23
[illegible]	[illegible]	[illegible]	6	.	2170	Nord- und Ostsee und Rhein	63
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1	.	450	Fischfang	10
[illegible]	[illegible]	[illegible]	2	16	2500	Hamburg, Kiel, Flensburg	41
[illegible]	[illegible]	[illegible]	.	10 Logger	880	Heringsfang Nordsee	181

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
99	Emdener Heringsfischerei-Akt. Ges.	Emden	.	29	1940	.	300
100	Engellandt, Jürg.	Rendsburg	.	1	100	.	2
101	Falck, E. J. N.	Glückstadt	.	1	137	Nord- und Ostsee	6
102	Fischer, F. W.	Rostock	6	.	1682	=	87
103	Fischerei-Akt. Ges. „Neptun"	Emden	.	23	1400	Heringsfang	390
104	Fischereiges. „Wilhelmshaven" G. m. b. H.	Wilhelmshaven	6	.	960	Fischfang (Nordsee)	80
105	Fisser, H. J.	Bremen	.	1	802	.	10
106	Flensburg-Stettiner Dampfschifffahrtsges. (W. C. Frohne)	Flensburg	6	.	Brutto: 2347 Netto: 1349	Schweden, Nord- und Ostsee	70
107	Flensburger Dampfschifffahrtsges. von 1869	=	8	.	9042	.	100
108	Flensburger Dampfer-Komp.	=	6	.	6301	.	60
109	Flügge, Johannsen & Lubinus	Hamburg	.	3	2505	in wilder Fahrt	53
110	Foget, H.	Emden	.	1	349	England, Brasilien, Amerika	10
111	Fontes, Friedrichs & Kracht	Hamburg	.	2	1199	.	20
112	Franzen, W.	W.-Rhauderfehn	.	1	172	.	4
113	Franzius, Henschen & Co.	Bremen	.	1	915	Westindien, Spanien, Kl. Antillen	20
114	Freericks, Bernh.	Papenburg	.	2	120	Ost- und Nordsee	13
115	de Freitas, A. G. & Co.	Hamburg	18	.	74 550	Adriat. Meer, Griechenland, Asien, Argentinien, Brasilien	311
116	Friedrichs, Rud.	St. Petersburg-Lübeck	1	.	1400	Rußland, Schottland	28

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
117	Friedrichs, Leo	Hamburg	.	1	570	Brasilien	24
118	Fritze, W. A. & Co.	Bremen	.	3	4000	.	67
119	Frohböse, M.	"	.	3	358	Frachtschifffahrt zwischen England, Schweden, Rußland	15
120	Fulß, B. D.	Dornumersiel	.	1	172	.	4
121	Gabel, C. Gustav	Hamburg	.	1	Brutto: 1476	.	18
122	Fürstenberger Dampfer-Comp., G. m. b. H.	Fürstenberg	5	.	5 000	allen Binnengewässern	32
123	Geestemünder Herings- u. Hochsee-Fischerei, Akt.-Ges.	Geestemünde	9	.	600	Nord- u. Ostsee	220
124	Gehrkens, H. M.	Hamburg	7	.	Brutto: 5923 Netto: 3558	.	80
125	Gerhard & Hey	Hamburg	2	.	3 000	Rußland	37
126	Gewold, H.	O.-Rhauderfehn	.	1	106	.	4
127	Geyken Harm, F.	Großefehn	.	1	120	Ost- u. Nordsee	6
128	Glückstädter Fischerei, Akt.-Ges.	Glückstadt	.	14	1 031	Heringsfang	250
129	Gockſch, C.	Breslau	.	6	1 253	Stettin—Hamburg	15
130	Goltermann, succ. C. C.	Altona	1	.	Brutto: 382 Netto: 202	Ostsee	21
131	Grampp, Paul	Rostock	.	8	2 811	.	20
132	Gribel, Franz	Stettin	7	.	1 482	Nord- u. Ostsee	83
133	Großherzogl. Ministerium des Innern	Schwerin	2	.	400	Postfahrten: Warnemünde u. Gjedser	20
134	Gruber, D.	Papenburg	.	1	153	.	4
135	Günther, P.	Hamburg	1	.	975	.	10
136	Habich & Goth	Emden	2	1	Brutto: 322 Netto: 173	Borkum Niederlande	20
137	Hafen-Zollamt	Altona	1	.	.	.	4
138	Halbach, Friedrich, G. m. b. H.	Leer i. Ostfr.	1	.	300	England	10

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
139	Hamburg—Amerika-Linie	Hamburg	76	73 Leichter Flußdampf-Barkassen	Brutto: 418 974 davon 87 957 im Bau	Orient, Italien, Mexiko, Amerika, Ostasien, Holland, Westindien rc.	8182
140	Hamburg—Südamerikanische Dampfschifffahrtsges.	Hamburg	30	18 Schlepper und Leichter	112 768	Ostküste von Südamerika	1182
141	Dr. Hamkens	Tönning	1	.	Brutto: 200 Netto: 90	Küstenfahrt	7
142	Hanseatische Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	4	.	1 772	den Häfen Europas (spez. Rußland)	68
143	Hanseatische Dampfschiff-Rhederei, G. m. b. H.	Cöln	1	.	1 903	Amerika	22
144	Haupt-Zollamt	Flensburg	1 Zollwachtschiff		.	Alsenvörde, Ankerplatz: Stegwig	5
145	Hay, Edw. & Georg	Königsberg	2	.	1 282	Ost- u. Nordsee	30
146	Haye, D.	Brake	.	4	3 725	.	40
147	Heinrichs, D.	Bremerhaven	.	4	4 998	.	50
148	Hemmes, E.	Emden	.	4	5 070	.	71
149	Henckel, Oskar	Stettin	3	.	112	Messenthin u. Pölitz	16
150	Hendorff, J.	Brake	.	2	1 927	in wilder Fahrt	19
151	Heyen, Heinr.	Barssel	.	2	182	.	4
152	Hirschberg, C.	Hamburg	2	.	Brutto: 6119	Amerika, Holland, Schweden u. England	66
153	Hochseefischerei-Ges. Droste, Gehrels & Co.	Bremerhaven	3	.	100	Nordsee	32
154	Höveler, W.	Papenburg	.	3	488	.	6
155	v. Höveling, E. G.	Hamburg	.	1	985	in freier Fahrt laufend	21
156	Hoffmann	Barssel	.	1	100	.	2
157	Hoh, H.	Blankenese	.	1	988	.	8
158	Hohnholz, H.	Bremerhaven	3	.	127	Nord- u. Ostsee	13
159	Holm & Molzen	Flensburg	10	1	7 856	"	174
160	Holtzapfel, Ed.	Hamburg	.	2	2 563	keine feste Fahrt	38

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
161	van Horn, R.	Leer i. Ostfr.	1	1	Brutto: 595 Netto: 346	Nord- u. Ostsee	16
162	Horn, H. C.	Schleswig	8	.	7 426	Nord- u. Ostsee, jens. d. Atl. Oceans	160
163	Howaldt, Gebr.	Kiel	2	.	500	.	25
164	Howaldts Werke, Akt.-Ges.	"	1	.	257	.	4
165	Hubert, Joh.	Hamburg	.	1	260	Cranz a. E.	4
166	Huning, M.	Bremen	.	1	114	.	2
167	Hustede, Gebr.	Elsfleth	.	3	2 828	.	20
168	Ihlder jr., G.	Bremerhaven	4	.	105	.	16
169	Ihms, Gebr.	Kiel	.	1	129	.	4
170	Israel, H.	Stralsund	1	.	289	.	4
171	Jakobs, H. W.	Wulsdorf	2	.	Brutto: 387 Netto: 137	Nordsee, Island	11
172	Jäde & Co.	Lübeck	1	.	230	.	4
173	Jaluit-Ges.	Hamburg	.	5	Brutto: 673 Netto: 381	Marshall-, Carolinen-, Gilbertinseln	35
174	Janentzky	Rostock	.	3	3 055	.	24
175	Jantzen, W.	Neu-Harlingersiel	.	1	107	.	4
176	Jebsen, Max	Hamburg	3	.	4 900	Amerika und Westindien	75
177	Jebsen, M.	Apenrade	14	.	24 000	China	362
178	Jörgensen, C. M. D.	Hamburg	.	1	1 249	.	20
179	Ihmels, W.	Carolinensiel	.	1	118	Europäischen Gewässern	6
180	Ivers, F.	Stettin	1	.	220	Stettin und Königsberg	15
181	de Jonge, H.	Emden	.	1	250	Düsseldorf	4
182	Jost, J.	Flensburg	3	.	1 265	Nord- und Ostsee	44
183	Joswich & Co.	Hamburg	1	.	Brutto: 180	Nord- und Ostsee-Hochseefischerei	15
184	Julius, H.	Bremerhaven	1	.	400	Seefischfang	11
185	Jung, Alb.	Breslau	.	1	173	.	4
186	Kämpf, C.	Geestemünde	2	.	120	Island, Kattegat und Skagerrack	31

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
187	Kaiserliches Gouvernement	Dar es Salam Deutsch-Ostafrika	6	.	Brutto: 1000	Küste Deutsch-Ostafrika	Weiße 63 Schwarze 148 Summe 211
188	Kappes & Co.	Berlin-Stettin	1	.	„ 315 Netto: 159	Schwed. Häfen	13
189	Kerckhoff, H.	Lingen	.	1	129	.	4
190	Kiehn, J. C. & H. C.	Hamburg	1	5	1 144	.	40
191	Kienast, J. H. C.	„	.	1	102	.	2
192	Kiepe, A.	Haren	.	1	106	.	4
193	Kirsten, A.	Hamburg	15	.	Brutto: 13057 Netto: 8064	Holland, England, Rußland	277
194	Klasen, A. & H.	Papenburg	.	3	176	.	12
195	Kleyenstüber & Co., R.	Königsberg-Pillau	5	3	3 265	England, Holland, Frankreich	105
196	Klingenberg & Co., C. F.	Bremen	.	5	7 225	.	60
197	Kloß Nachf., Th.	Memel	.	1	250	England und Ostsee	9
198	Knöhr & Burchard, Nachf.	Hamburg	.	10	Brutto: 20006	.	280
199	Knust, H.	Stettin	2	.	171	.	10
200	Köhler, Alb.	Bremerhaven	5	.	658	Nord- u. Ostsee-Fischfang	55
201	Königl. Wasserbau-Insp.	Emden	3	3 Barkassen, 5 Dampfbagger	399	.	67
202	Königsberger Dampfer-Co.	Königsberg	2	.	1 270	Ost- u. Nordsee	30
203	Köppen, Robert	Stettin	4	.	Brutto: 5531 Netto: 3457	Nord- u. Ostsee, Mittelmeer	80
204	Körner, J. L. A.	Hamburg	.	3	408	.	12
205	Kolbe, C. C., Frau	„	.	1	100	.	2
206	Krantz, F.	„	.	1	102	.	2
207	Kramer, Eiso, (i. F.: J. Kramer & Co.)	Weener	.	1	130	.	2

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
208	Krause & Co., E.	Düsseldorf	2	3	1 045	Rhein, England, Schottld., Schweden und Norwegen, Rußland	30
209	Krüger, W.	Wolgast	.	1	190	.	6
210	Kriemelberg, W. H.	Hamburg	2 Fahrzeuge		240	.	4
211	Krupp, Friedrich	Essen-Kiel	2	.	Brutto: 2209 Netto: 1908	Nord-Spanien, Bilbao	50
212	Küsten-Dampfschiffahrtsges.	Lübeck	1	.	Brutto: 181 Netto: 100	Nord- u. Ostsee	10
213	Kulenkampf, Gebr.	Bremen	.	1	1376	Nordamerika	26
214	Kunstmann, W.	Swinemünde-Stettin	5	.	14 300	Amerika, Afrika, Mittelmeer, Nord- und Ostsee	135
215	„Kurland" Dampfschiffahrts-Akt. Ges.	Stettin	5	.	Brutto: 1911	Libau—Memel wilde Fahrten	64
216	Laeisz, F.	Hamburg	.	16	Brutto: 32122 Netto: 27402	Westküste von Südamerika	etwa 400
217	Lafrenz, M. C.	Burg a. F.	1	.	Brutto: 175 Netto: 64	Kiel—Lübeck	9
218	Lampe, Fr.	Bremerhaven	3	1	409	.	30
219	Landdrostei Aurich	Emden	1	.	110	.	4
220	Lange, Gebrüder	Hamburg	4	.	2070	.	etwa 60
221	Lanfert, Rich.	Stettin	4	.	3029	Nord- u. Ostsee	47
222	Lassen, Herm. R.	Hamburg	.	3	1589	.	35
223	Leerer Dampfschiffahrtsges. (H. Bußell)	Leer i. Ostfr.	2	.	159	Nordseebäder	31
224	Levy, Hugo	Hamburg	.	3	Brutto: 183 Netto: 56	.	10
225	Libau-Lübecker Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	2	.	698	Libau	34
226	Lichenheim & Pincus	Rostock	.	1	333	Ribnitz	8
227	„Lina" Dampfschiffahrts-Akt. Ges. (Th. Gribel)	Stettin	1	.	348	Danzig	15
228	Lorenz & Schmidt	Hamburg	.	9 Leichter und Kähne	4200	Kiel und Klein-Wittenberg	63

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
229	Lübeck-Bremer Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	2	.	Brutto: 813 Netto: 565	Danzig—Memel	24
230	Lübeck-Königsberger Dampfschifffahrtsges.	"	3	.	626	.	30
231	Lübeck-Wyburger Dampfschifffahrtsges.	"	4	.	1124	Schweden	63
232	Lübecker Dampfschifffahrtsges. (Wm. Minlos)	"	1	.	418 ·	Rußland	16
233	Lübken, J. G.	Elsfleth	.	4	3674	Ostindien, Südafrika, Australien, Westamerika	62
234	Lüdke & Co., W.	Stettin	3	.	650	Nord- u. Ostsee	52
235	Lüthgens, P.	Rostock	.	1	487	Ribnitz	10
236	v. Manteufel, Fr.	Stralsund	1	.	111	.	6
237	Mathies & Co., L. F.	Hamburg	6	.	Brutto: 3368 Netto: 2034	Schweden und Norwegen	130
238	Meiners, E.	Barssel	.	1	Brutto: 155	Europa	5
239	Meiners, J. B.	"	.	1	Brutto: 166	Nord- u. Ostsee	7
240	Memel-Cranzer Dampfschifffahrtsges.	Memel	1	.	102	Cranzbeck mit Hafenverbindung nach Königsberg	17
241	Memeler Dampfschifffahrts-Akt. Ges.	"	5	.	Brutto: 5982	Ost- u. Nordsee, Weißes Meer, Mittelmeer	83
242	Mentz, Helmuth	Rostock	.	8	5886	.	130
243	Mentz, Decker & Co.	Hamburg	.	5	2997	allen Erdtheilen	66
244	Meyer, C. J. & W. Lüschen	Neu-Harlingersiel	.	1	100	.	2
245	Meyer, F. Th.	Vegesack	.	1	103	europäischen Häfen	6
246	Meyer, H. C. Ed.	Hamburg	1	.	796	Corsa, China, Japan	38
247	Meyer, H. A. R.	"	.	1	1666	.	6
248	Meyer, Rud. H.	Papenburg	.	6	1424	.	70
249	Meyhöfer, R.	Königsberg	14	.	1080	Nord- u. Ostsee	78
250	Mineralölwerke Albrecht & Co.	Hamburg	1	.	Brutto: 2076 Netto: 1305	Batum (Rußland)	26

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
208	Krause & Co., E.	Düsseldorf	2	3	1 045	Rhein, England, Schottld., Schweden und Norwegen, Rußland	30
209	Krüger, W.	Wolgast	.	1	190	.	6
210	Kriemelberg, W. H.	Hamburg	2 Fahrzeuge		240	.	4
211	Krupp, Friedrich	Essen-Kiel	2	.	Brutto: 2209 Netto: 1908	Nord-Spanien, Bilbao	50
212	Küsten-Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	1	.	Brutto: 181 Netto: 100	Nord- u. Ostsee	10
213	Kulenkampf, Gebr.	Bremen	.	1	1376	Nordamerika	26
214	Kunstmann, W.	Swinemünde-Stettin	5	.	14 300	Amerika, Afrika, Mittelmeer, Nord- und Ostsee	135
215	„Kurland" Dampfschiffahrts-Akt. Ges.	Stettin	5	.	Brutto: 1911	Libau—Memel wilde Fahrten	64
216	Laeisz, F.	Hamburg	.	16	Brutto: 32 122 Netto: 27 402	Westküste von Südamerika	etwa 400
217	Lafrenz, M. C.	Burg a. F.	1	.	Brutto: 175 Netto: 64	Kiel—Lübeck	9
218	Lampe, Fr.	Bremerhaven	3	1	409	.	30
219	Landdrostei Aurich	Emden	1	.	110	.	4
220	Lange, Gebrüder	Hamburg	4	.	2070	.	etwa 60
221	Lansert, Rich.	Stettin	4	.	3029	Nord- u. Ostsee	47
222	Lassen, Herm. R.	Hamburg	.	3	1589	.	35
223	Leerer Dampfschifffahrtsges. (H. Bußell)	Leer i. Ostfr.	2	.	159	Nordseebäder	31
224	Levy, Hugo	Hamburg	.	3	Brutto: 183 Netto: 56	.	10
225	Libau-Lübecker Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	2	.	698	Libau	34
226	Lichenheim & Pincus	Rostock	.	1	333	Ribnitz	8
227	„Lina" Dampfschifffahrts-Akt. Ges. (Th. Gribel)	Stettin	1	.	348	Danzig	15
228	Lorenz & Schmidt	Hamburg	.	9 Leichter und Kähne	4200	Kiel und Klein-Wittenberg	63

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
229	Lübeck-Bremer Dampfschifffahrtsges.	Lübeck	2	.	Brutto: 813 Netto: 565	Danzig—Memel	24
230	Lübeck-Königsberger Dampfschifffahrtsges.	"	3	.	626	.	30
231	Lübeck-Wyburger Dampfschifffahrtsges.	"	4	.	1124	Schweden	63
232	Lübecker Dampfschifffahrtsges. (Wm. Minlos)	"	1	.	418	Rußland	16
233	Lübken, J. G.	Elsfleth	.	4	3674	Ostindien, Südafrika, Australien, Westamerika	62
234	Lüdke & Co., W.	Stettin	3	.	650	Nord- u. Ostsee	52
235	Lüthgens, P.	Rostock	.	1	487	Ribnitz	10
236	v. Manteufel, Fr.	Stralsund	1	.	111	.	6
237	Mathies & Co., L. F.	Hamburg	6	.	Brutto: 3368 Netto: 2034	Schweden und Norwegen	130
238	Meiners, E.	Barssel	.	1	Brutto: 155	Europa	5
239	Meiners, J. B.	"	.	1	Brutto: 166	Nord- u. Ostsee	7
240	Memel-Cranzer Dampfschifffahrtsges.	Memel	1	.	102	Cranzbeck mit Hafenverbindung nach Königsberg	17
241	Memeler Dampfschifffahrts-Akt. Ges.	"	5	.	Brutto: 5982	Ost- u. Nordsee, Weißes Meer, Mittelmeer	83
242	Mentz, Helmuth	Rostock	.	8	5886	.	130
243	Mentz, Decker & Co.	Hamburg	.	5	2997	allen Erdtheilen	66
244	Meyer, C. J. & W. Lüschen	Neu-Harlingersiel	.	1	100	.	2
245	Meyer, F. Th.	Vegesack	.	1	103	europäischen Häfen	6
246	Meyer, H. C. Ed.	Hamburg	1	.	796	Corea, China, Japan	38
247	Meyer, H. A. R.	"	.	1	1666	.	6
248	Meyer, Rud. H.	Papenburg	.	6	1424	.	70
249	Meyhöfer, R.	Königsberg	14	.	1080	Nord- u. Ostsee	78
250	Mineralölwerke Albrecht & Co.	Hamburg	1	.	Brutto: 2076 Netto: 1305	Batum (Rußland)	26

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
251	Minlos, Wm.	Lübeck	1	.	453	Rußland	16
252	Münsterberg, Otto	Danzig	.	1	364	England, Finnland, Frankreich	14
253	Neu-Guinea-Komp.	Berlin	1	2 Schooner u. Kutter	500	Neu-Guinea	2000
254	Neue Dampfer-Komp. Akt. Ges.	Kiel	21	.	1 452	Kieler Föhrde, Rendsburg, Brunsbüttel	100
255	Neue Dampfer-Komp.	Stettin	20	.	10 719	.	etwa 100
256	Neue Dampfschifffahrts-Akt. Ges. (Martin Petersen)	Rostock	1	.	536	.	10
257	Reynaber, C.	Elsfleth	.	3	3 572	Australien, Chile, Afrika, Europa	59
258	Ribbe, J.	Altona	6	.	246	.	20
259	Nicolai, J. H.	Brake	.	5	4 454	allen Richtungen	75
260	Niederrhein. Dampfschleppschifffahrtsges.	Düsseldorf	5	23	.	Holland, Ruhrhafen, Rhein	150
261	Niemann, J. H.	Barth	.	2	399	Stralsund	8
262	Niemann, T.	Ribnitz	.	1	189	.	4
263	Niemeyer, J.	Barssel	.	1	100	.	2
264	Nord-Ostsee-Rhederei	Hamburg	10	.	4 697	.	etwa 100
265	Norddeutscher Lloyd	Bremen	76. 16 im Bau	108 Kähne	421 484 davon 121 000 im Bau	Amerika, Australien, Ostasien, Brasilien, Genua ꝛc.	7600
266	Norder Dampfschiffs-Rhederei	Norden	4	1	.	Nordseebäder	40
267	Norderneyer Dampfschiff-Rhederei „Einigkeit"	Norderney	1	.	Brutto: 186 Netto: 64	Norddeich u. Borkum	7
268	Nordische Dampfschifffahrts-Akt. Ges.	Rostock	3	.	470	.	etwa 16

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesamtzahl d. beschäftigten Personals
269	Nordischer Bergungsverein	Hamburg	8	2 Hebekrähne	3 127	Bergungsdampfer a. d. Elbe, Mittelmeer, Schwarz. Meer	210
270	Nordsee-Linie, Dampfschifffahrtsges. m. b. H.	Hamburg	3	.	Brutto: 2877 Netto: 1261	Nordseebädern	168
271	Oldenburg.-Portug. Dampfschiffs-Rhederei Akt. Ges.	Oldenburg	12	.	Brutto: 12 260	Portugal, Marokko	150
272	Oldenburg. Glashütte Akt. Ges.	Oldenburg	.	1	Brutto: 119	Nordseehafen	4
273	Onken, Ww. J. J.	Bockzetelerfehn	.	1	117	.	2
274	O'Swald, Wm. & Co.	Hamburg	1	.	196	.	etwa 10
275	Papenburger Schleppdampfschiffs-Rhederei	Papenburg	3	.	.	.	9
276	Paulsen, Conrad	Bremen	.	1	3 498	allen Plätzen	63
277	Paulsen & Ivers	Kiel	7	2	Brutto: 8033 Netto: 5220	irreguläre Fahrten	138
278	Perlbach & Co., H. J. Dampfschiffs-Rhederei	Hamburg	5	.	Brutto: 3711 Netto: 2261	London—Antwerpen	105
279	Peters, H.	"	2	4	Brutto: 700	Nord- u. Ostseehäfen	24
280	Peters, J. Ww. & A. Loff	Altona	.	1	692	Australien, Ost- u. Westindien, Süd- u. Centralamerika	14
281	Petersen, Gebr.	Flensburg	1	.	Netto: 586	Ost- u. Nordsee	15
282	Pflüger & Co., J. C.	Bremen	.	6	8 200	Honolulu, Hawaii	132
283	Piehl, Aug.	Lübeck	.	2	946	Amoy	12
284	Podeus, H.	Wismar	6	.	Brutto: 10 660	unregelmäßig	101
285	Poelmann, Joh. J.	Papenburg	.	1	125	Ost- u. Nordsee, Norwegen	6
286	Pohl, Jos.	Köln	1 Petrol. Motorboot		.	.	2
287	Pommersche Dampfschifffahrtsges. F. Ivers	Stettin	4	.	2 095	Ost- u. Nordsee	80

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
288	Pommerscher Industrieverein a. Actien	Stettin	4	.	460	Binnenfahrten	26
289	Prehn, Ferd.	Hamburg	1	.	1200	Chile	22
290	Prikker, G. W.	Warsingsfehn	.	1	520	Nord- u. Ostsee	16
291	Prowe, Ferd.	Danzig	1	.	Brutto: 334 Netto: 189	Ueberall	10
292	Pust, F. Alb.	Geestemünde	3	.	202	England Holland, Belg.	44
293	Rabien & Stadtlander	Brake	1	.	454	diverse	13
294	Ramien, J. F.	Elsfleth	.	1	978	in großer Fahrt	17
295	Rehder, L.	Hamburg	2	.	Brutto: 1915 Netto: 1173	Europa	34
296	Reimers, F. J.	"	2	.	Brutto: 1765 Netto: 756	in wilder Fahrt	37
297	Reinhold, F. G.	Danzig	9	.	Brutto: 5963	Holland—Nordsee	151
298	„Renata", Dampfschiffsges.	Stettin	6	.	2649	Rotterdam—Stettin, Ost- u. Nordsee	80
299	Renck, H. G. C.	Harburg	2	1	1320	Frachtfahrt	50
300	Ressel, H.	Wollin	.	1	233	.	6
301	Rhederei-Akt. Ges. von 1896	Hamburg	.	6	Brutto: 14900 Netto: 9360	Westküste von Nord- u. Südamer., Indien, China, Austral.	141
302	Rhedereiges. Germania Stadtlander Joh. & Franz Kohn	Geestemünde	2	.	846	.	12
303	Rhederei „Ocean" Ges. m. b. H.	Köln	1	.	1302	.	20
304	Rhederei u. Handelsges. m. b. H. R. Wahl jr. & Co.	"	2	.	2489	.	40
305	Rhederei Visurgis Akt. Ges.	Bremen	.	10	Brutto: 20072 Netto: 18983	allen Welttheil.	264
306	Rhederei „Independent" Akt. Ges.	Köln	1	.	1348	Ostasien	28
307	Rickmers Reismühlen Rhederei u. Schiffbau Akt. Ges.	Bremerhaven	21	31	70195	"	820

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
308	Riga-Lübecker Dampfschiffges.	Lübeck	3	.	1310	.	42
309	Rodbertus, J. N.	Barth	3	2	1737	Ostsee u. transatlant. Fahrt	49
310	Rodenacker, Th.	Danzig	8		8670	England	133
311	Rogge, J. N.	Hamburg	.	1	130	.	4
312	Rossini, J. D.	Vegesack	.	1	742	Mexico	15
313	Roters, Fr.	Bremerhaven	.	4	Brutto: 5596 Netto: 5256	Amerika	79
314	Sartori & Berger	Kiel	20	.	5683	.	etwa 300
315	Sauber, Gebr.	Hamburg	3	.	2489	England	70
316	Schäffer, Joh. Ernst	Elsfleth	.	2	1780	.	40
317	Schansker, G. T.	W.-Rhauderfehn	.	2	127	.	4
318	von Scharrel, H.	Oldersum	.	1	143	.	4
319	Schiff, A.	Elsfleth	.	6	6314	Chile-Austral., Nordamerika	103
320	Schleppschifffahrtsges. „Unterweser"	Bremen	9	16 Schlepper-Kähne	3850	Elbe, Jade Ems	86
321	Schmidt, H. H.	Hockkamp	.	6	Brutto: 11075	.	135
322	Schmidt & Hansen	Flensburg	9	.	„ 15867 Netto: 10215	Europa, Südamerika	180
323	Schönberg & Domansky	Danzig	.	1	Brutto: 624 Netto: 467	Ost- u. Nordsee, Weißes Meer	13
324	Schoon B. J.	Warsingsfehn	.	1	177	.	4
325	Schramm & Co., E. C.	Bremen	.	7	10 683	.	166
326	Schuchmann, W.	Geestemünde	.	5	1875	Ost- u. Nordsee	34
327	Schütt & Ahrens	Stettin	.	1	300	England und Amerika	7
328	Schuldt, H.	Flensburg	18	.	15 118	.	331
329	Schuldt, N. H. P.	Hamburg	.	3	Brutto: 5091	.	67
330	Schulte & Bruns	Papenburg	.	5	2000	in wilder Fahrt	48
331	„Schweden", Dampfschiffges.	Stettin	1	.	306	.	10
332	Schwedt-Stettiner Dampfschifffahrtsges.	„	3	.	192	.	16
333	Seebeck, G., Akt. Ges.	Bremerhaven	1	.	114	.	6
334	Seetzen, Gebr.	Hamburg	.	5	1900	Amerika	92
335	Seitz & Kindt	Stralsund	.	2	132	.	4

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
336	Setje, H.	Edewecht	.	1	129	England, Südamerika, Afrika	7
337	Siebert, J. W. A.	Bremerhaven	2	.	116	.	10
338	Siedenburg, Wendt & Co.	Bremen	.	7	10 501	.	154
339	Siemers & Co., G. J. H.	Hamburg	2	3 1 Hulk	9439	.	119
340	„Silesia", Dampfschifffahrtsges.	Stettin	1	.	356	.	8
341	Sinnig, C. H.	Ribnitz	.	1	730	.	16
342	Slomann & Co., R. M.	Hamburg	32	.	70 000	Amerika, Brasilien, Ostasien, Mittelmeer	1045
343	Sodemann, C.	Barth	.	8	451	.	60
344	Soost, Joh. H.	Hamburg	.	5	Brutto: 3041 Netto: 2973	.	50
345	Spelde, G.	Oldersum	.	1	123	.	4
346	Spruth, Aug.	Greifswald	3	.	235	.	20
347	Stade-Altländer Dampfschifffahrts- und Rhedereiges.	Stade	8	.	100	Kiel, Hamburg, Stade, Cuxhaven	52
348	Stadtlander, Joh.	Geestemünde	5	1	4418	.	93
349	Stein	Großefehn	.	1	195	Hamburg	4
350	Stettin-Gristower Portland-Cement-Akt. Ges.	Berlin	1	.	.	.	4
351	Stettin-Kopenhagener Dampfschifffahrtsges. Th. Gribel	Stettin	1	.	224	Kopenhagen	20
352	Stettin-Rigaer Dampfschiffsges. Th. Gribel	„	2	.	1034	Riga	32
353	A. Stenzel & Rolke	„	8	.	8310	Nord- und Ostsee	106
354	Stettiner Dampfschifffahrtsges. (J. F. Bräunlich)	„	2	.	787	.	10
355	Stisser & Co., Wm.	Bremen	.	1	1370	.	20
356	Storrer & Scot	Königsberg	2	.	747	.	34

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
357	Struve, Gertz & Stocks	Husum	.	4	333	.	10
358	Stülcken Sohn, H. C.	Hamburg	.	1	900	Ueberall	490
359	Stuerken, J. D.	Nordenham	2	1	1260	„	28
360	Stuerken, Joh.	Papenburg	.	1	292	Ostseekanal, England	8
361	Sweers, R.	Neermoor	.	3	776	Ost- und Nordsee	22
362	Swinemünder Dampfschifffahrts-Akt. Ges.	Swinemünde	2	.	205	.	14
363	Sylter Dampfschifffahrtsges. (P. J. Hansen Kamp.)	Westerland a. Sylt	4	.	305	.	21
364	Thomae, F. W. E.	Hamburg	4	.	146	.	20
365	Thyen, H. D. F.	Brake	.	3	Brutto: 1020 Netto: 648	in wilder Fahrt	25
366	Rhederei von J. Tiedemann & Co., Kommand.-Ges. a. Akt.	Bremen	.	3	6454	.	30
367	Tobias, A.	Brake	.	2 1 Leichter	1470	England und Schottland	16
368	Tobias, E.	„	.	1	1281	versch. Welttheilen	20
369	Tonne, Gebr.	Magdeburg	.	1	592	.	4
370	Tonnen- u. Baken-Amt	Bremen	17	1 3 Feuerschiffe	.	Unter- und Außerweser, Korrektionsdienst, Baggerschuten, Eisbrecher, Schlepper 2c.	124
371	Troost, Edmund	Swakopmund	1	.	Brutto: 400 Netto: 169	Kapstadt, Walfischbai u. Cap Croß	16
372	Ukena, J. G.	Leer i. Ostfr.	.	1	124	Fracht suchend	6
373	Ukena, B. C.	„	.	2	254	.	4
374	Ukena & Janssen	„	.	1	126	.	4
375	Ulbts, A.	W.-Rhauderfehn	.	2	127	.	4
376	Ulbts, L.	„	.	1	145	.	4

Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
Been, Joh. F.	Papenburg	.	1	145	.	2
Vereinigte Bugsir- u. Frachtschifffahrtsges.	Hamburg	20	41	15 500	Nord- u. Ostsee, Emden, Bremen, Oldenburg, auch über See	320
Vereinigte Flensburger, Eckensunder u. Sonderburger Dampfschifffahrtsges. (F. M. Bruhn)	Flensburg	14	.	Brutto: 1995 Netto: 814	.	etwa 80
Verlaat, O. H.	Ost-Rhauderfehn	.	1	152	England u. Rußland	10
Verfrachtungsverband selbst. Oberschiffer E. G. m. b. H.	Breslau	.	58	17 400	.	190
Vogler, H. H. N.	Bremen	1	.	152	.	8
Voigt, J.	Danzig	1	.	144	.	6
Voß, T. P.	Wustrow Heim. Hafen: Lübeck	.	1	893	Europa u. Amerika	17
Wachsmuth & Krogmann	Hamburg	7	7	11 375	Harburg &c.	170
Waehdel, A.	Greifswald	.	1	466	.	12
Wätjen & Co, D. H.	Bremen	.	17	25 219	.	380
Wagner, H. D. J.	Hamburg	.	1	809	.	4
Wallenstein, Joh.	Geestemünde	.	5	6 630	europäischen u. transatl. Fahrten	100
Wallis & Sohn, J. J.	Barth	4	3	1 276	Ost- u. Nordsee, Atl. Ocean	42
Wappäus, A. H.	Hamburg	.	4	3 037	Ost- u. Westindien	58
Waterborg & van Commenga	Leer i. Ostfr.	.	2	Brutto: 380	Brasilien, England, Schottland	11
Waterborg, J. H.	"	.	1	100	.	2
Wegner, J. F.	Stettin	.	1	590	.	4
Wehrbahn, Cesar	Hamburg	.	2	2 408	.	8
„Weichsel", Danziger Dampfschifffahrts- u. Seebad-Akt. Ges.	Danzig	37	.	630	Neufahrwasser, Westerplatte, Zoppot, Hela	200

Lfde. Nr.	Name des Rheders oder der Rhederei	Ort	Zahl der Dampfer	Zahl der Segler	Tonnengehalt	Verbindung nach	Gesammtzahl d. beschäftigten Personals
397	Weiß, Jul.	Hamburg	1	.	147	.	6
398	Wencke, B., Söhne	"	1	16	28 576	.	etwa 300
399	Wendt, Ernst	Danzig	.	2	Netto: 700	Deutschland, Rußland, England, Frankreich	21
400	Westphal, F. P. M. E.	Hamburg	1	.	774	.	4
401	Wieler, D.	Elbing	1	.	Brutto: 208 Netto: 118	Ost- u. Nordsee, Schweden, Dänemark	15
402	Wieting, J.	Bremerhaven	11	.	1 100	Hochseefischerei Ost- u. Nordsee (Bugsirdampfer)	140
403	Wilckens Wwe., H. J. L.	Hamburg	1	3	Brutto: 1391 Netto: 1232	.	20
404	Wilts, Bernh.	Wilhelmshaven	.	1	100	.	2
405	{ Wimmer, J. E. A. Wimmer & Co., J.	Hamburg	.	4	2 530	Lissabon	40
406	Winters, E.	Bremen	.	8	10 169	.	157
407	Wirtjes, A.	Weener	.	1	Brutto: 100	.	5
408	Witt, Fr.	Rostock	.	1	303	.	4
409	Witte, A.	Bremen	.	4	4 134	Atlantische Fahrten	72
410	Wittenberg & Voigt	Hamburg	.	4	340	.	10
411	Woermann-Linie m. b. H.	"	24	.	Brutto: 40 926	Deutsch-Südwestafrika	600
412	Wollheim, Cäsar	Berlin	1	.	.	.	4
413	Wreesmann Wwe., S.	Weener	.	1	147	.	4
414	Wumkes, Joh.	Oldersum	.	4	776	.	26
415	Wurthmann, P. Aug.	Bremerhaven	4	.	Brutto: 618	Nordsee	42
416	Wyker Dampfschiffsrhedereiges.	Wyk a. Föhr	2	.	106	Dagebüll u. Amrum	9
417	Zerßen & Co.	Tönning	6	.	4 515	Rendsburg, Holtenau, Brunsbüttel	99

Insgesammt: 1361 Dampfer, 811 Segler; Tonnengehalt: netto 1 762 619;
Gesammtzahl des beschäftigten Personals: 47 231;
dazu 243 Leichter und Kähne und viele Schlepper, Dampfbagger, Hulks.

Zusammenstellung derjenigen Rhedereien, deren Schiffe weniger als 100 Tonnen messen.

1. Abbenseth, J. H., Geversdorf. — 2. Aden, Heere, Großefehn. — 3. Ahlf, C. W., Geversdorf. — 4. Ahlf, J. H., Geversdorf. — 5. Albers, C. G., Westaccumersiel. — 6. Albers, O. U., Baltrum. — 7. Allers, Diedrich, Otterndorf. — 8. Allwörden, B., Gauensiek. — 9. Alpen, Chr. H., Lohklint. — 10. Alwert, C., Wiek a. R. — 11. Andeß, A., Weethe. — 12. Aries, A. J., Carolinensiel. — 13. Arff, W., Anklam. — 14. Arnhold, Kommerzienrath, Berlin. — 15. Arriens, H., Pahlhude. — 16. Bade, P., Rostock. — 17. Balleer, D., Bremerhaven. — 18. Bargmann, H., Brake. — 19. Bargmann, J. H., Brake. — 20. Becker, J., Büttel. — 21. Becker, J. B. G., Brake. — 22. Beckmann, J. P., Schwarzenhütten. — 23. Beggerow, H. A., Kolberg. — 24. Behnken, M., Rönnebeck. — 25. Behrens, A., Barssel. — 26. Behrens, J. C., Hamburg. — 27. Behrens sen., Joh., Barssel. — 28. Behrends, J. H., Estebrügge. — 29. Berg, M., Barth. — 30. Beyer, J. W. J., Hamburg. — 31. Blanck, Ferd., Grabow a. O. — 32. Blanck, G., Wismar. — 33. Blödow, A., Barth. — 34. Blum, J. Ch. A., Stolpmünde. — 35. Boeckhoff, H., Nordgeorgsfehn. — 36. Boeckhoff, Heye, Nordgeorgsfehn. — 37. Boeckhoff, J. G., West-Rhauderfehn. — 38. Böse, Chr., Tönning. — 39. Bolte, Fr., Brake. — 40. Borgwardt, H., Barth. — 41. Borgwardt, J., Barth. — 42. Borgwardt, W., Barth. — 43. Both, A., Kollmar. — 44. Both, C. H., Kollmar. — 45. Brackert, C. F., Nübbel. — 46. Brahms, F. H., West-Rhauderfehn. — 47. Brahms, H. H., West-Rhauderfehn. — 48. Brahms, J., Bockzetelerfehn. — 49. Brahms, O., West-Rhauderfehn. — 50. Brandt, C., Cuxhaven. — 51. Brandt, W., Rendsburg. — 52. Brinker, West-Rhauderfehn. — 53. Brütt, H., Haseldorf. — 54. Brütt jun., H., Geestemünde. — 55. Bruhn, C., Rendsburg. — 56. Bruhn, C. P., Tönning. — 57. Bruns, D., Ost-Rhauderfehn. — 58. Buchholz, H., Swinemünde. — 59. Budde, J., Lühe. — 60. Büddig, P., Moorack a. E. — 61. Büddig, P. E., Dellstedt. — 62. Büschen, H. J., Carolinensiel. — 63. Büschen, J. Chr., Carolinensiel. — 64. de Buhr, E. O., West-Rhauderfehn. — 65. de Buhr, E. R., West-Rhauderfehn. — 66. de Buhr, G., Rhaudermoor. — 67. de Buhr, G. O., West-Rhauderfehn. — 68. de Buhr, R., West-Rhauderfehn. — 69. Burmann, Fr., Barssel. — 70. Burmann, Fritz, Barssel. — 71. Burmester, Gebr., Hamburg. — 72. Buß, D. F., Riepe b. Oldersum. — 73. Buß Erben, H. L., Großefehn. — 74. Buß, J. H., Norichmoor. — 75. Buß, Jan., Jheringsfehn. — 76. Buttelmann, H., Brake. — 77. Carstens, C.

Ww., Rendsburg. — 78. Carstens, Carsten, Rendsburg. — 79. Christoffers, H. B., Blumenthal. — 80. Clausen, J., Twitenfleth. — 81. Clausen, P., Pahlhude. — 82. Cornelius, Fritz, Rüstersiel. — 83. Dampfer-Kompagnie, Barth. — 84. Dampfschiffahrtsgesellschaft „Esens-Bensersiel", Bensersiel Esens i. Ostfr. — 85. Dede, J. A., Basbeck. — 86. Deharde, Rönnebeck. — 87. Dede, Cl., Bützfleth. — 88. Dethlefs, J., Büsum. — 89. Dethmann, K. H., Burg (Holstein). — 90. Detjen, A. J. G., Anklam. — 91. Dewers, A., Rönnebeck. — 92. Dirks, Th., Barssel. — 93. Dierks, M., Warsingsfehn. — 94. Dirks, Th., Barssel. — 95. Dohrmann, H., Basbeck. — 96. Dous, Otto, Heiligenhafen. — 97. Drath, A., West-Rhauderfehn. — 98. Drewes, H. F., Geversdorf. — 99. Drews, J., Rendsburg. — 100. Drews, Joh., Geversdorfer Laack. — 101. Duken, U. J., Iheringsfehn. — 102. Eberhardt, R., Arnis. — 103. Ecken, L., Ost-Rhauderfehn. — 104. Eckmann, G. H., Cranz a. E. — 105. Eggers, P., Schormoor. — 106. Ehlert, Aug., Königsberg. — 107. Ehrke, H., Greifswald. — 108. Eilmann, C., Gauensiek. — 109. Eilts Fedde, M., Baltrum. — 110. Engel, H., Wismar. — 111. Engellandt, H., Rendsburg. — 112. Engellandt, P., Breiholz. — 113. Erdwiers, J. F., West-Rhauderfehn. — 114. Ewen, C. B., Holterfehn. — 115. Feeken, W. B., Greestriel. — 116. Fincke, H., Münsterdorf. — 117. Fischer, C., Wismar. — 118. Förthmann, P., Haseldorf. — 119. Folkerts, R. G., Norden. — 120. Fooken, G. F., Jever. — 121. Frahm, H., Breiholz. — 122. Frahm, J., Prinzenmoor. — 123. Frahm, Jürg., Lohklint. — 124. Freese, A. H., Rhaudermoor. — 125. Freese, Gerhard, Collinghhorst. — 126. Freij, L., West-Rhauderfehn. — 127. Freudenberg, M., Moorrege. — 128. Friers, Paul, Elbing. — 129. Fulß, B. J., Dornumersiel. — 130. Funk, D. W., Cranz a. E. — 131. Garms, A., Mühlenberg. — 132. Garms, J. M., Blankensee. — 133. Garnn, A., Greifswald. — 134. Gartzer Dampfschiffahrtsgesellschaft, Gartz. — 135. Genseburg, H., Altwarp. — 136. Genseburg, J., Altwarp. — 137. Gerdau, Cl. H., Cranz a. E. — 138. Gerrelmann, Gerh., Haren. — 139. Glashoff, C., Kollmar. — 140. Glup, Joh., Barssel. — 141. Goldsweer, West-Rhauderfehn. — 142. Goldsweer, J., Rhaudermoor. — 143. Graak, J. J. M., Arnies. — 144. Gräbener, C., Greifswald. — 145. Gräpel, Joh. H., Twielenfleth. — 146. Greve, B., Elsfleth. — 147. Greve, C. F., Elsfleth. — 148. Greve, D. F., Thielenhemme. — 149. Greve, N. G. M., Elsfleth. — 150. Grube, F., Hohenhorst. — 151. Grüter, D. J., Barssel. — 152. Grüter, Joh., Papenburg. — 153. Gustafsson, C. F., Otterndorf. — 154. Haak, H. C., Ost-Rhauderfehn. — 155. Haase, H., Stralsund. — 156. Hadenfeldt, P., Rendsburg. — 157. Hagenah, W. P., Neuhaus a. Oste. — 158. Hansen, P. H.,

Pahlhude. — 159. Harder, D., Breiholz. — 160. Harder, J., Danzig. — 161. Harder, P., Elmstorn. — 162. Hartmann., Cl. J., Wrohn. — 163. Hashagen, P. H., Großensiel. — 164. Haß, Cl. Bargstall. — 165. Hasseldieck, B. D., Blumenthal. — 166. Hasseldieck, Chr. W., Brake. — 167. Hasseldieck, G., Ost-Hammelwarden. — 168. Hasseldieck, J. G., Brake. — 169. v. Hasseln, G. A., Otterndorf. — 170. Heinbockel, C., Geversdorf. — 171. Heinen, Ww. H., West-Rhauderfehn. — 172. Heinrich, G., Neuenfelde. — 173. Hellwege, H., Geversdorf. — 174. Henck, C. F. H., Anklam. — 175. Hessenius, K., Weener. — 176. Heye, Gerd., Elsfleth. — 177. Heyen, Joh., West-Rhauderfehn. — 178. Heymann, H., Wyk a. Föhr. — 179. Heymann, H. & Sohn, Wyk a. Föhr. — 180. Hinrichs, Cl., Delve. — 181. Hinrichs, H., Rhaudermoor. — 182. Hinrichs, M., Barssel. — 183. Höge, Uetersen. — 184. Höge, J. H., Nienstedten. — 185. Höge, S. J., Uetersen. — 186. Hoffmann, C., Barssel. — 187. Hollmaars, D., Bassenfleth. — 188. Holtz, H., West-Rhauderfehn. — 189. Horn, P. H., Rendsburg. — 190. Howaldt, J., Husum. — 191. Hübner, Robert, Barth. — 192. Hübsch, P. F., Arnis. — 193. Hüllmann, M., Seester. — 194. Hülsebusch, Holterfehn. — 195. Jackebusch, W., Rhaudermoor. — 196. Jacob, Gebrüder, Stettin. — 197. Jacobs, H., West-Rhauderfehn. — 198. Jacobs, H., Wyk a. F. — 199. Jacobs, Joh. H., Brake. — 200. Janssen, G., Rhaudermoor. — 201. Janssen, Harm, O.-Rhauderfehn. — 202. Janssen, J. G., West-Rhauderfehn. — 203. Janssen, F., Greetsiel. — 204. Janssen, J. D., Wischhafen. — 205. Jelden, D., West-Rhauderfehn. — 206. Jelden, F., West-Rhauderfehn. — 207. Jelden, H., Holterfehn. — 208. Jelden, H., Rhaudermoor. — 209. Jensen, C., Wyk a. F. — 210. Jeß, Cl., Friedrichsholm. — 211. Jüngerhans, H., Haren. — 212. Jüngerhans, Herm., Haren. — 213. Jürgen, J., Geversdorf. — 214. Jürgens, G., Barssel. — 215. Jungclaus, J., Großenwörden. — 216. Käser, H., Bützfleth. — 217. Kahrs, H., Gräpel. — 218. Kiesow, W., Thiessow a. R. — 219. Klöwer, H., Ost-Rhauderfehn. — 220. Klüß, A., Altwarp. — 221. Klüver, M., Kollmar. — 222. Koch, Cl. D., Großenwörden. — 223. Koebke, H., Swinemünde. — 224. Köhne, H. D. A., Oldenburg. — 225. König, Heinrich J., Westeraccumersiel. — 226. Königl. Haupt-Zollamt, Leer. — 227. Königl. Preußische Steuerverwaltung, Altona. — 228. Königl. Preußische Zollverwaltung, Schleimünde. — 229. Königl. Zollverwaltung, Altona. — 230. Königl. Stadtbauverwaltung, Leer. — 231. Königl. Stadtbauverwaltung, Norden. — 232. Königl. Regierung, Ressort für Landwirthschaft, Oldersum. — 233. Köser, H., Bützfleth. — 234. Kohle, J. H. u. G. L. Bathman, Bremen. — 235. Kolb, J. F.,

Nübbel. — 236. Kolling, J., Breiholz. — 237. Kordes, F., Kollmar. — 238. Kracht, W., Mönchow a. R. — 239. Krämer, H., Husum. — 240. Kramer, J. B., West-Rhauderfehn. — 241. Krause, J. D., Stolpmünde. — 242. Krauthoff, Rob., Altwarp. — 243. Krautwurm, J., Itzehoe. — 244. Kröger, H. J., Nordenhamm. — 245. Krüger, H., Altwarp. — 246. Krohn, R., Wismar. — 247. Krull, R., Stettin. — 248. Kruse, Haseldorf. — 249. Kruse, J. J., Friedrichstadt. — 250. Kühl, J. H., Rendsburg. — 251. Kuhlmann, W., West-Rhauderfehn. — 252. Kultzen, M., Brake. — 253. Kummert, C., Neuwarp. — 254. Kundschaft, Aug., Ziegenort. — 255. Lafrenz, G., Burg a. F. — 256. Lauter, H. C., Geversdorf. — 257. Leewog, H., West-Rhauderfehn. — 258. Lindemann, O. C. J., Emden. — 259. Loers, Dirk, Ost-Rhauderfehn. — 260. Lorenzen, Joh., Rendsburg. — 261. Lorenzen, Ww. H. B., Wyk a. F. — 262. Luhrmann, B., Rönnebeck. — 263. Maas, Joh., Wilster i. H. — 264. Mähl, Alb., Wolgast. — 265. Martens, H., Warstade. — 266. Marzahl, Ed., Stralsund. — 267. Matthiesen, J. F., Arnis. — 268. Matzen, J., Insel Amrum. — 269. Mauß, C., Ziegenort. — 270. Meibergen, J., Hamburg. — 271. Meinders, Ww. H., Barßel. — 272. Meiners, H., West-Rhauderfehn. — 273. Meiners, J. U., Brake. — 274. Meuw, H. F., Borkum. — 275. Meyer, H. G., Brake. — 276. Meyer, H. H., Strohauserfiel. — 277. Meyer, Robert, Wollin. — 278. Meyers, J. D., Brake. — 279. Meyn, J., Kollmar. — 280. Michelsen, Flensburg. — 281. Möhlmann, J. G., West-Rhauderfehn. — 282. Möller, F. C., Elmshorn. — 283. Moje, Joh., Bützfleth. — 284. Münster, J., Friedrichstadt. — 285. Mumm, Jürg, Hamdorf. — 286. Munker, H. Th., Neumühlen b. K. — 287. Nebe, J., Neuendorf. — 288. Neu, G., Hamburg. — 289. Normann, O., Elisabethfehn. — 290. Oelke, F., Wolgast. — 291. Oldenburg, J., Barßel. — 292. Oltmann, J., Dornbusch. — 293. Oltmann, G. H., West-Rhauderfehn. — 294. Oltmanns, J. Th., Hornumersiel. — 295. Osse, Peter, Twielenfleth. — 296. Ossenbrüggen, B., Haseldorf. — 297. Ossenbrüggen, H., Hamburg. — 298. Ossenbrüggen jr., H., Haseldorf. — 299. Otten, Alb., Rekum. — 300. Oylam, H., Varel. — 301. Pahl, C., Rendsburg. — 302. Papenhagen, H., Rostock. — 303. Park, A., A., West-Rhauderfehn. — 304. Park, Aalr. G., West-Rhauderfehn. — 305. Park, C. A., Rhaudermoor. — 306. Park, Wilko W., West-Rhauderfehn. — 307. Paßmann, Barßel. — 308. Paßmann, Fr., Barßel. — 309. Quedens jr., B., Wittdün. — 310. Penon, Georg Hugo, Weener. — 311. Petry, W., Stettin. — 312. Pewe, P. H., Pahlhude. — 313. Pieck, H., Otterndorf. — 314. Pieper, L. B., Norderney. — 315. Pohl, A. F., West-Rhauderfehn. — 316. Pohl, Chr., West-Rauderfehn. — 317. Pohl, F. H., West-

Rhauderfehn. — 318. Pollmann, J. G., Ost-Rhauderfehn. — 319. Pooken, G. W., Ost-Rhauderfehn. — 320. Poppelmeyer, Joh., West-Rhauderfehn. — 321. Poppen, G., Leer. — 322. Postel, J., Schwarzenhütten. — 323. Prahm, Ost-Rhauderfehn. — 324. Rath, W., Basbeck. — 325. Rehhoff, F. H. W., Arnis. — 326. Rehhoff, Mart. H., Arnis. — 327. Reiners, C. A., Oldenburg. — 328. Ressel, Aug., Wollin. — 329. Rhedereiges. „Die Schlei", Kappeln. — 330. Reimer, H., Pillau. — 331. Richters, Johs., Geversdorf. — 332. von Riegen & Co., Bremerhaven. — 333. Rohde, C., Rostock. — 334. Rohwer, H., Nübbel. — 335. Rohwer, J., Nübbel. — 336. Ropers, Cl., Ostendorf. — 337. Ropkath, J. H., Homberg a. R. — 338. Rosenboom, Klas, West-Rhauderfehn. — 339. Rosenkranz, Wilh., Barssel. — 340. Roskamp, E., Ost-Rhauderfehn. — 341. Rüting, Wilhelmine, Barth. — 342. Saathof, Jacob, Großefehn. — 343. Santjer, P. D., West-Rhauderfehn. — 344. Sassen, B., Barssel. — 345. Schacht, G. S., Burg a. F. — 346. Scheel, R., Barth. — 347. Schepers, G., Emden. — 348. Schier, H., Rhaudermoor. — 349. Schier, Herm., West-Rhauderfehn. — 350. Schierloh, H. C., Brake. — 351. Schilling u. Co., Geestemünde. — 352. Schlichting, J., Osten. — 353. Schlichtmann, Breitenwisch. — 354. Schliep, H., West-Rhauderfehn. — 355. Schmidt, Ch., Ekensund. — 356. Scheel, E., Ellerbeck. — 357. Schmidt, Fr., Rostock. — 358. Schmidt, G. B., West-Rhauderfehn. — 359. Schmidt, H. M. G., Wismar. — 360. Schmidt, R., Altwarp. — 361. Schmidt, Volkert, Amsum. — 362. Schnebbe, Joh., Fr., Brake. — 363. Schmielau, M., Büssel. — 364. Schnittger, Frau A. C., Brake. — 365. Schnittger, Lübbe, Brake. — 366. Schnoer, Wilh. C., Münsterdorf. — 367. Schoer, J. D., Rendsburg. — 368. Schoon, G., West-Rhauderfehn. — 369. Schoon, H., West-Rhauderfehn. — 370. Schoon, Joh., Hottermoor. — 371. Schröder, D., Wismar. — 372. Schrum, M., Hamburg. — 373. Schütt, H., Beidenfleth. — 374. Schugard, F. W., Bargen. — 375. Schuldt, W., Büttel a. E. — 376. Schulna, W., West-Rhauderfehn. — 377. Schulz, H. A., Oberndorf. — 378. Schumacher, D., Oberndorf. — 379. Schumacher, H., Oberndorf. — 380. Schumacher, H., jun., Brake. — 381. Schumacher, J. H. Chr., Brake. — 382. Schumann, Frede, Jheringsfehn. — 383. Seebach, C., Stralsund. — 384. Seebeck, J. A., Schulau. — 385. Seebeck, W., Schulau. — 386. Segermann, F., Kaiserswerth. — 387. Seggermann, C. F. H., Brake. — 388. Siebe, C., Stralsund. — 389. Siebs, Eide, Geestemünde. — 390. Sievers, H., Breiholz. — 391. Sievers, J., Breiholz. — 392. Sievers, Jürgen, Breiholz. — 393. Sievers, M., Rendsburg. — 394. Sinn, H. Hinr., Dellstedt. — 395. Smidt, W., Stettin. — 396. Specht, Jul., Burg a. F. — 397. Speck, Cl.,

Rendsburg. — 398. Speck, M., Breiholz. — 399. Spieker, Jan., West-Rhauderfehn. — 400. Stark, Ed., Altwarp. — 401. Steenken, F. A., Brake. — 402. Steffens, D., Basbeck. — 403. Steffens, F., Brobergen. — 404. Stegmann, C. H., Bremen. — 405. Stehrendorf, A. H., Oberndorf. — 406. Stein, S., Hamburg. — 407. Stellamanns, R., West-Rhauderfehn. — 408. Strenge, J. H., West-Rhauderfehn. — 409. Strenge, u. Sohn, J. F., Brake. — 410. Stüver, J. H., Geversdorf. — 411. Suhr jr., C., Wewelsfleth. — 412. Suhren, Fr., Bremerhaven. — 413. Taaks, F., Timmel. — 414. Tameling, G., Barssel. — 415. Taute, H., West-Rhauderfehn. — 416. Teerling, Geert, Borkum. — 417. Thede, C., Großenbrode b. Heiligenhaven. — 418. Theissing, West-Rhauderfehn. — 419. Thieben, W., Holterfehn. — 420. Thode, H. P., Rendsburg. — 421. Thomsen, C., Flensburg. — 422. Thot, Jürg., Hamdorf. — 423. Tide, C., Wismar. — 424. Tiedemann, H., Warstade. — 425. Tietz, L., Zicker a. R. — 426. Trüper, D. Chr., Brake. — 427. Uchtenwoldt, C. W., Oberndorf. — 428. Ulbts, G. G., Rhaudermoor. — 429. Ulbts, G., Ost-Rhauderfehn. — 430. Ulbts, G., West-Rhauderfehn. — 431. Ulbts, H., West-Rhauderfehn. — 432. Ulbts, Th., West-Rhauderfehn. — 433. Usedomer Dampfergesellschaft. — 434. Vietherr, C., Haseldorf. — 435. Vollmaars, D., Bassenfleth. — 436. Vollmers, P., Itzehoe. — 437. Vorsteheramt der Kaufmannschaft, Königsberg. — 438. van Wahden, J., West-Rhauderfehn. — 439. van Wahden, J. D., Klosterfehn. — 440. van Waden, U., West-Rhauderfehn. — 441. de Wall, B., Ost-Rhauderfehn. — 442. de Wall, S., West-Rhauderfehn. — 443. Waller, D., Bützfleth. — 444. Wasserbauinspektion, Norden. — 445. Weers, H., Ost-Rhauderfehn. — 446. Weers, E., Ost-Rhauderfehn. — 447. Weers, Johs., Hamburg. — 448. Weerts, Joh., Holterfehn. — 449. Wegener, C., Wismar. — 450. Wegener, Chr., Rendsburg. — 451. Wegener, J. F., Rendsburg. — 452. Wessels, J., Bremen. — 453. Wessels, Arend, Blumenthal. — 454. West-Holsteinische Eisenbahngesellschaft, Neumünster. — 455. Wilkens, J. H., Stade. — 456. Wilms, B. C., Fleeste. — 457. Wilters, C. J., Varel. — 458. Wilters, W. O., Vareler Hafen. — 459. Wilts, W. O., Vareler Hafen. — 460. Witt, Joh. H., Hamburg. — 461. Witt, P., Hamburg. — 462. Woltmann, J. Chr., Schulau. — 463. Wraae, C. C., Apenrade.

— ————

Die deutschen Werften, Hellinge und Docks.

In nachstehendem Verzeichniß sind die Werften mit der Zahl der Hellinge, Docks und Patentslips aufgeführt.

Es befanden sich im verflossenen Jahre auf diesen Werften im Bau 528 Kriegs-, Seehandels- und Flußschiffe mit einem Gesammtraumgehalt von 546 461 Brutto-Reg.-Tons, von denen 333 mit einem Raumgehalt von 208 835 Reg.-Tons abgeliefert wurden.

Diese Produktion repräsentirt etwa die Hälfte des englischen Schiffsbaues des Jahres 1886 und etwa den achten Theil des gegenwärtigen Schiffsbaues Englands.

Der deutsche Schiffsbau hat sich von 1890 bis 1897 verdoppelt, eine Steigerung, wie sie kein anderer Staat aufzuweisen hat; er repräsentirt jetzt 8,3 pCt. des Schiffsbaues der ganzen Welt, während England 66,1 pCt. liefert.

Der deutsche Schiffsbau ist nicht allein im Stande, den heimischen Bedarf an Schiffen zu decken, sondern auch noch für das Ausland zu bauen. Da aber die Bauten für das Ausland meist Kriegsschiffe sind, welche sehr sorgfältig gebaut werden müssen und mehr Zeit beanspruchen, wie Handelsschiffe, so geschieht es, daß für Deutschland gegenwärtig noch Handelsschiffe im Auslande gebaut werden. Der Tonnengehalt dieser im Auslande für Deutschland gebauten Handelsschiffe ist geringer wie der Tonnengehalt der für das Ausland bei uns gebauten Kriegs- und Handelsschiffe.

Die in nachstehendem Verzeichniß aufgeführten Werften beschäftigen über 47 000 Arbeiter.

Schließlich sei bemerkt, daß der Schnelldampfer „Deutschland" der Hamburg—Amerika-Linie beim Vulcan gebaut wird und die Fünfmastbark „Potosi" des Herrn Laeisz auf der Werft des Herrn Tecklenborg gebaut worden ist.

Die beiden genannten Schiffe sind das größte Dampf- bezw. Segelschiff der Welt.

Name des Hafenortes	Besitzer	Zahl der Hellinge und Patentslips	Zahl der Docks	Größe (in t) der Schiffe, die bisher gebaut, gedockt oder aufgeschleppt worden sind	Zahl der beschäftigten Arbeiter	Bemerkungen
Altona	Rhode früher Wichhorst	.	1	600	.	Hölzernes Dock mit Thoren
Barth	Holzerland, C.	5	.	600	40	
Brake-Hammelwarden	Lühring, C.	5	.	500	65	
"	Strenge, J. F. & Sohn	1	.	.	.	
"	Thyen, G. H.	2	2	gebaut 800 gedockt 3000	80	
Bremen	Akt. Ges. Weser	1	2	2500	.	Beide Docks können auch für ein Schiff benutzt werden. Drei Schiffe zusammen 150 m
"	Bakenköhler B. D.	1	.	.	.	
Bremerhaven	G. Seebeck, Akt. Ges.	6	4	gebaut 5000 gedockt 6000	975	
"	Nordd. Lloyd	.	2	24 000	1200	
"	Wencke, J. W.	.	2	.	.	
Carolinensiel	Haak	1	.	.	.	
Cuxhaven	Buse, A., Ww.	2	.	.	.	Außerdem drei Hellinge für kleine Schiffe
Danzig	Johannsen & Co.	1	.	.	.	
"	Kaiserliche Marine	5	1	10 000	3000	
"	Klawitter, J. W., Schiffswerft, Maschinenbau und Kesselschmiede	2	1	3600	745	
"	F. Schichau, Schiffswerft	4	.	22 000	2100	
Dornumersiel	Gebr. Wilters	1	.	.	.	
Eckernförde	Glasau	1	.	.	.	

Name des Hafenortes	Besitzer	Zahl der Hellinge und Patentslips	Zahl der Docks	Größe (in t) der Schiffe, die bisher gebaut, gedockt oder aufgeschleppt worden sind	Zahl der beschäftigten Arbeiter	Bemerkungen
Elbing	Schichau, F.	12	1	s. Bem.	4500	Zum Bau von Torpedofahrzeugen ist eine große Zahl von Hellingen vorhanden. Im Ganzen wurden bis Ende 1899 678 Schiffe gebaut
Emden	Cassens, C.	2	.	.	.	
"	Janssen, J.	2	.	300	8	
"	Königl. Regierung	1	.	.	.	
"	Königl. Bauhof	1	.	.	46	
Flensburg	Flensbg. Schiffbau-Ges.	5	1	gebaut 7000 gedockt 3000	2000	
"	Thekant, B.	1	.	.	.	
"	Reparaturwerft für hölzerne Schiffe	1	.	.	4	
Friedrichsstadt	Schöning	3	.	250	7	
Geestemünde	Seebeck, G.	.	2	.	.	
"	Tecklenborg, J. C.	1	2	.	.	
Greifswald	Spruth, A., jr.	2	.	bis 180 m Länge	.	
Halte b. Papenburg	Klasen, A. & H.	1	.	.	.	Vorrichtung zum Kielholen: 36,60 m lang, 1,83 Tiefgang, 250 R.-Tons
Hamburg	Blohm & Voß, Kommandit-Ges. auf Aktien	6	3	94 500	4500	Können zu einem Dock vereinigt werden
" Steinwärden	Brandenburg, H.	6	1	gebaut 3000 gedockt 7000	500	
"	Hamburg-Amerikan. Packetfahrt Akt. Ges.	.	1	.	.	
"	Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janßen & Schmilinsky)	6	.	450	250	

Name des Hafenortes	Besitzer	Zahl der Hellinge und Patentslips	Zahl der Docks	Größe (in t) der Schiffe, die bisher gebaut, gedockt oder aufgeschleppt worden sind	Zahl der beschäftigten Arbeiter	Bemerkungen
Hamburg (Veddel)	Kiehn, H. C. & J. C.	.	1	.	.	Nur für flachgehende Fahrzeuge
〃	Reiherstieg, Schiffswerft u. Maschinenfabrik Akt. Ges.	2	1	gebaut 8000 gedockt 5000	1200	
〃	Stülcken, H. C., Sohn	1	2	2500	.	
〃	Wencke Söhne, B.	5	1	2000	300	
〃 (Reiherstieg)	Wichhorst, J. H. N.	2	1	.	.	Nur für flachgehende Fahrzeuge
Husum	Königl. Regierung Stadt Husum C. Stocks	4	.	1000	10	
〃	Stadt Husum	2	.	.	.	
Kiel (Mönkeberg)	Conradi, A. & Co.	1	.	.	.	
〃	Ihms, Gebr.	1	.	.	.	
〃 (Gaarden)	Kaiserliche Werft	4	6	11 000	6000	
〃 〃	Germaniawerft	6	.	12 000	3500	eine Helling für 6 große Torpedoboote im Bau
〃	Kieler Dockgesellschaft S. W. Seibel Kommandit-Ges. auf Aktien	.	2	1200	.	
〃 (Dietrichsdorf)	Swentine, Dockgesellschaft	.	2	3000	.	
〃	Howaldtwerke	9	2	gebaut 9500	2500	3 weitere Hellinge im Bau und ein Schwimmdock für 11000 Tonsschiffe
〃 (Wellingdorf)	Stocks & Kolbe, Schiffswerft und Baugeschäft	11	.	1000	200	
Königsberg	Gust. Fechter, Schiffswerft	1	.	600	200	
Lübeck	Henry Koch, Schiffswerft	5	2	gebaut 3500 gedockt 1600	700	
Memel	Memeler Schiffszimmerer-Genossensch. E. Ges. m. u. H. C. Engel	2	.	500	16	

Name des Hafenortes	Besitzer	Zahl der Hellinge und Patentslips	Zahl der Docks	Größe (in t) der Schiffe, die bisher gebaut, gedockt oder aufgeschleppt worden sind	Zahl der beschäftigten Arbeiter	Bemerkungen
Memel	Memeler Masch. u. Schiffbaugießerei und Kesselschmiede Kroll & Eulert	2	.	verschiedene Schiffe bis 50 m Länge	160	
"	Fiskalische Hafenbauinspektion	1	.	500	118	
Norden	Volkerts, B. G.	1	.	.	.	
Nübbel	J. Ohm Wwe.	3	.	.	.	
"	C. Rohwer	3	.	.	.	
Papenburg	Beckmann, A.	1	.	400	.	Vorrichtung zum Kielholen: 40 m lang, 2,13 Tiefgang, 400 R.-Tons
"	Meyer, Jos. L.	2	.	.	.	
"	Meyer, Rud. W.	.	.	400	.	Vorrichtung zum Kielholen: 40 m lang, 2,13 Tiefgang, 400 R.-Tons
"	Tholen, B.	1	.	250	.	Vorrichtung zum Kielholen: 36,60 m lang, 1,83 Tiefgang, 250 R.-Tons
Pillau	Hoffstädt, H.	1	.	.	.	
"	Schichau, F.	.	1	1000	.	
Rendsburg	Klüver, A.	4	.	.	.	
"	Königl. Wasserbau-Insp. Fiskalische Werftanlage an der O.-Eider	2	.	bis 30 m Länge	.	
Rostock	Akt. Ges. „Neptun", Schiffswerft und Maschinenfabrik	5	.	gebaut 15 000 geslipt 3000	1200	
"	Möller, J.	1	.	.	.	
"	Ludewig jr., D.	2	.	.	.	
Seedorf (Rügen)	Krüger	1	.	.	.	

Name des Hafenortes	Besitzer	Zahl der Hellinge und Patentslips	Zahl der Docks	Größe (in t) der Schiffe, die bisher gebaut, gedockt oder aufgeschleppt worden sind	Zahl der beschäftigten Arbeiter	Bemerkungen
Stettin (Bredow)	Akt. Ges. „Vulkan“	7	2	23000	6411	
„ (Grabow a. O.)	Oderwerke, Maschinenfabrik und Schiffbauwerft Akt. Ges.	10	2	gebaut 5000 gedockt 2500	1200	
„ „	Fietzke, H.	1	.	600	.	Vorrichtung zum Kielholen für Schiffe bis 600 Tons.
„ „	Nüske & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Masch.-Bauanstalt	6	1	gedockt 1500 gebaut 5000	300	
„	Sieg, Alex	1	.	.	.	Ferner 1 Helgen für kleine Schiffe
Stralsund	Werft der Königl. Wasserbauinspektion	3	.	400	150	
„	Eisenbahnverwaltung	1	.	.	.	
„	Kirchhoff, D.	1	.	.	.	
„	Mohr, W.	1	.	.	.	
Swinemünde	Hartwich	2	.	.	.	
„	Müller, A. D.	1	.	.	.	
Tönning	Fack, J. H., Wwe.	1	.	.	.	
„	Schömer, Jensen & Co.	1	.	2000	250	
Varelerhafen	Schwoon, Chr.	.	1	.	.	
Vegesack	Bremer „Vulkan“, Schiffsbau- und Maschinenfabrik	1	.	.	.	
Westaccumersiel	.	1	.	.	.	
Wieck a. D.	Holzerland, H.	1	.	.	.	
Wilhelmshaven	Kaiserliche Werft	2	6	12 000	6400	
Wismar	Hafendepartement	1	.	.	.	Vorrichtung zum Kielholen
Wyk a. Föhr	Schiffswerft Lorentzen, C. T. Wwe.	4	.	.	8	

Die Fischerflotten der Welt

von

Dr. phil. M. Lindeman.

Zahl der Fahrzeuge, Fischgründe, Werth des Ertrages.

Einleitung.

Mit vollem Recht wurde im Programm des Jahrbuches ein besonderer Abschnitt der Seefischerei gewidmet. Denn ganz abgesehen von der Bedeutung der Seefischerei als ein für die Volkswirthschaft hochwichtiges Gewerbe, erzieht sie eine seegewohnte Mannschaft, die für die Machtstellung des betreffenden Landes zur See als unentbehrlich erscheint Gerade der Seefischer, besonders der Hochseefischer, ist wenigstens in den heimischen Meeren mehr noch als der Handelschiffsmatrose recht eigentlich zu Hause. Während nämlich das Kauffahrteischiff in kürzester Frist von Hafen zu Hafen zu gelangen trachtet, sucht der Seefischer den erreichten Hafen so schnell als möglich wieder zu verlassen, um rasch nach den Fangplätzen wieder zurückzukehren und dort seinem Gewerbe, dessen Lohn vielfach in einem Fangantheil besteht, von Neuem obliegen zu können. Letzteres ist freilich zumeist an gewisse Zeiten gebunden, zu denen der gesuchte Fisch des Laichens oder der Nahrung wegen an bestimmten Oertlichkeiten in großen Scharen erscheint, so daß der Fang dann ein besonders lohnender wird. In großem Maße ist dieses zum Beispiel der Fall bei der von Norwegen aus in den Wintermonaten nahe der Inselgruppe der Lofoten betriebenen Kabeljaufischerei, bei der großen Heringsfischerei des Sommers und Herbstes in der Nordsee, der Sardellenfischerei der Niederländer in der Zuidersee, dem Sardinenfang an den französischen Küsten, dem Thunfischfang im Mittelmeer.

Die größere oder geringere Belegenheit von Küstenstrichen eines Landes zu besonders lohnenden Fischplätzen, der größere oder geringere Reichthum von Naturhäfen, welche das Ein- und Auslaufen der Fahrzeuge begünstigen, diese und andere Umstände, welche in der Küstenbevölkerung

schon früh den Sinn und die Lust, ihren Erwerb auf der See zu suchen, erwecken und fördern, ja auch die politische Gestaltung eines Landes — ob diese wirksamen Schutz und ermuthigende Fürsorge für das Entstehen der Fischereibetriebe zu gewähren gestattet oder nicht — alle diese Momente mußten für die mehr oder weniger kräftige Entfaltung des Seefischereigewerbes von entscheidendem Einfluß sein.

In Nachstehendem soll nun der Versuch gemacht werden, einen Ueberblick über die Entwickelung und den jetzigen Stand der Seefischerei und zwar zunächst der Seefischerei der europäischen Staaten zu geben, wobei nach dem Programm des Jahrbuches drei Punkte, die Zahl der Fahrzeuge, die Fischgründe, der Umfang und namentlich auch der Werth des Ertrages, besonders hervorzuheben sind. Die Statistik, welche bei ihrer heutigen Entwickelung sonst die wichtigsten Auskünfte zu bieten pflegt, wenn es sich um eine Darstellung großer wirthschaftlicher Thätigkeiten oder Zustände handelt, ist allerdings in manchen europäischen Staaten auch bezüglich der Seefischerei wohl ausgebildet und entwickelt, während unter den betreffenden Staaten es noch an einer völligen Uebereinstimmung bezüglich der Hauptpunkte der statistischen Erhebungen mangelt. Dagegen sind wir bei anderen europäischen Staaten, z. B. Rußland, Spanien, Portugal, der Türkei, Griechenland theilweise auf bloße Schätzungen angewiesen, deren Annäherung an die Wirklichkeit sich nicht kontrolliren läßt. Auch das Deutsche Reich hat noch keine amtliche Fischereistatistik.

Allgemeiner Ueberblick über die Hochseefischerei in der Nordsee. Der deutsche Antheil an derselben.

Das wichtigste Fischereigebiet für ganz Nordeuropa und besonders für Deutschland ist die Nordsee. Ihre Flächenausdehnung beträgt, den 61. Grad nördlicher Breite als ihre nördliche Grenze angenommen, rund 550 000 qkm. Hier tummeln sich das ganze Jahr hindurch die Fischerflotten einer Reihe von Staaten, namentlich Großbritanniens, der Niederlande, Deutschlands, weiter Frankreichs, Belgiens, Dänemarks und Norwegens. So stellt sich uns die Nordsee als ein internationales Fischereigebiet dar, in welchem wiederum die sogenannte große Heringsfischerei eine alle anderen Zweige des Seefischfanges weit in den Schatten stellende Bedeutung hat. Hier auch betrieb einst die Hansa ihre großen Fischereien, und hier wiederum hat sich jetzt nach langem Rückgang und Verfall die deutsche Hochseefischerei zu neuer Blüthe entfaltet.

Zur Einführung in die Kenntniß der Fischereiverhältnisse der Nordsee scheint uns das Gutachten, welches der hochverdiente Präsident des deutschen Seefischereivereins, Klosterkammerpräsident Dr. Herwig in Hannover, im Februar 1897 dem Ausschuß des deutschen Seefischereivereins erstattete, besonders geeignet. Es ist überschrieben: Die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung. Dem Verfasser dieses Gutachtens kam es, wie er selbst sagt, in erster Linie auf die Darstellung eines durchaus objektiven Bildes an. Wir geben hier einige Grundzüge dieses Bildes, indem wir uns dabei räumlich und stofflich streng innerhalb des Rahmens dieses Aufsatzes halten.

Nach einer kurzen Erläuterung des Begriffes Salzhering, unter welchem ein nur durch Salz als Dauer- und Welthandelswaare zum unmittelbaren menschlichen Genuß tauglich gemachter Hering zu verstehen ist, sind zunächst einige naturwissenschaftliche Thatsachen anzuführen. Man unterscheidet die Heringe der Nordsee, welche in solchen Mengen vorkommen, daß sie dadurch eine wirthschaftliche Bedeutung erlangen, naturwissenschaftlich in zwei Gruppen; die eine, welche im Herbst im Salzwasser, und die andere, welche im Frühjahr und meist im Brackwasser laicht.[1])

Zu der ersten, der Salzwassergruppe, gehören: 1. der sogenannte Schottische Hering, welcher in großen Zügen im Vorsommer zuerst in der Gegend der Shetlands-Inseln und der nordschottischen Küste erscheint und bis in den Herbst bei seinem Auftreten längs der schottischen bis zur südenglischen Küste den Gegenstand der „Großen Heringsfischerei" bildet. Bei dem Fang dieses Salzherings ist bekanntlich Deutschland mit betheiligt. 2. Der sogenannte Schwedische Hering, welcher von Oktober bis in März in gewaltigen Zügen in die Schären der Küste von Bohuslän eindringt, und an dessen Fang, weil es sich um eine Küstenfischerei handelt, lediglich schwedische Fischer betheiligt sind. Seit Jahrhunderten erschien dieser Fisch in ziemlich regelmäßigen Perioden von etwa 70 Jahren, um dann wieder für eine Zeit lang zu verschwinden. Sein jetziges Wiedererscheinen datirt aus dem Jahr 1877. Die Fische sind meistens abgelaicht und daher von minderwerthiger Beschaffenheit als die der schottischen Küste. Der bessere Theil dieses Herings wird von den Schweden gesalzen oder in großen Mengen, schwach angesalzen, nur als Frischfisch nach Deutschland eingeführt, wo er entweder als grüner Hering frisch konsumirt, oder in den deutschen Räucher- und Mariniranstalten weiter zum Verbrauch verarbeitet wird. 3. Das dritte Vorkommen eines Herings der Salzwasser-

[1]) Vergleiche das von dem deutschen Seefischerei-Verein herausgegebene Werk des Direktors der Königl. Preußischen Biologischen Anstalt in Helgoland, Professor Heincke: „Ueber die Naturgeschichte des Herings", Bd. I.

Laicher ist das Eindringen der Jugendformen eines Herbstherings in die deutsche Bucht, namentlich in die Elb-Mündung.

Die zweite Gruppe, die Brackwasser-Laicher, sind in der Nordsee durch einen Frühjahrshering vertreten, der in die Flußmündungen geht, um dort zu laichen. Für die deutsche Fischerei ist er von untergeordneter Bedeutung, während er an der niederländischen Küste in Menge gefangen und zum Räuchern benutzt wird.

In der Ostsee findet sich ein Frühjahrs- und ein Herbsthering. Keiner der Ostseeheringe kann als Salzhering in Mitwerbung treten, wohl aber beruht auf dem Fang des Ostseeherings die an der deutschen Ostseeküste hoch entwickelte Räucherei und Marinirindustrie.

Die deutsche Große Heringsfischerei in der Nordsee wird zur Zeit fast ausschließlich mit Segelschiffen, den sogenannten Loggern, mittelst Treibnetzen betrieben. Die Anwendung von Dampfern zu dieser Fischerei ist vor Kurzem deutscherseits begonnen und befindet sich noch im Stadium des Versuchs. Die Logger (ein holländisches Schiffsmodell) haben den Kuttertypus, sind gegen 22 bis 28 m lang, mit einem Kuttermast und einem Pfahlmast getakelt; neuerdings scheint der Eisenden Holzbau zu verdrängen. Unter den Verbesserungen, welche man eingeführt hat, ist namentlich die Anwendung von Dampfwinden zum Einziehen der Netztaue (Reepe) hervorzuheben. Der Baupreis eines Loggers ist etwa 25 000 bis 30 000 Mark, zu welcher Summe noch die Kosten der Ausrüstung mit 10 000 Mark treten. Das Treibnetz wird aus einzelnen Netzen von je 31,5 m Länge und 15,5 m Tiefe zu einer sogenannten Fleeth zusammengesetzt, welche etwa 70 bis 90 Netze vereinigt. Eine treibende Fleeth nimmt die große Länge von 2005, beziehungsweise 3150 m in der See ein. Die Besatzung der deutschen Heringslogger besteht aus dem Kapitän, dem sogenannten Bestmann, 8 Matrosen, 2 Leichtmatrosen und 3 Jungen. Der Mannschaft gehören nur wenige Fischer oder Seeleute von Beruf an, die Mehrzahl sind sogenannte Gelegenheitsfischer, Leute aus dem Binnenland, vorzugsweise aus Westfalen und dem Fürstenthum Lippe.

Im Jahre 1898 hat nun, wie eben angedeutet, die Herings- und Hochseefischerei-Gesellschaft in Geestemünde den Betrieb der Heringsfischerei mit einem eigens zu dem Zweck in den Niederlanden erbauten Dampfer, dem noch vier andere folgen sollen, begonnen. Näheres hierüber theilt Hafenmeister F. Duge in einem mit Zeichnungen und Illustrationen ausgestatteten Aufsatz der „Marine-Rundschau", Oktober 1898 mit.[1]) Danach haben diese Dampfer die Form der (später zu besprechenden auf

[1]) 9. Jahrgang, Heft 10 dieser Zeitschrift, Berlin, bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung.

den Frischfischfang ausgehenden) Fischdampfer, nur ist der Bug etwas niedriger, die Takelage besteht wie bei jenen aus zwei Pfahlmasten. Die Schiffe sind aus Stahl gebaut, 37 bis 39 m lang, 6,5 m breit, 3,5 m tief. Der Bruttogehalt beträgt bei dem ersten in Betrieb gesetzten, in den Niederlanden erbauten 595 cbm. Dieser Dampfer ist mit einer dreicylindrigen Maschine ausgerüstet, welche 350 Pferdekräfte indizirt. Der Eintheilung des Schiffsraumes entsprechend befinden sich auf dem Vorderdeck vom Niedergang des Mannschaftslogis ab 16 Luken, in welche je ein Heringsfaß hineingeht. Die Räume für Tonnen[1]) und Fischereigeräthe sind derartig eingerichtet, daß sie ohne Schwierigkeiten und Kosten zum Eisraum und Laderaum für Frischfisch umgewandelt werden können. Die Besatzung eines zum Heringsfang ausgehenden Dampfers ist außer dem Kapitän 21 Mann stark. Die Baukosten eines solchen Schiffes betragen rund 120 000 Mark, seine Ausrüstung mit Fischereigeräthen (150 Netzen) rund 18 000 Mark. (Der ganze Betrieb mit Dampfern ist dort weiter ausführlich beschrieben.)

Die deutschen Heringslogger laufen nicht vor Ende Mai aus. Zwar erscheinen die Heringe schon früher an der Nordküste von Schottland und an der Westküste der Orkneys und Shetlands. Diese Fischerei, welche die bekannten vielgesuchten Matjesheringe liefert, ist aber als Küstenfischerei ausschließlich in den Händen der Schotten. Die eigentliche Fangzeit für die internationale Fischerei in der Nordsee beginnt im Juni, währt bis in den Oktober und November und endigt für die deutschen Fischer im südwestlichsten Theil der Nordsee. Die Zahl der Reisen, die ein deutscher Heringslogger in der Saison machen kann, beläuft sich auf durchschnittlich vier. Das Salzen der Heringe geschieht auf den deutschen und niederländischen Fahrzeugen an Bord, während die Schotten bei kürzeren Reisen das Salzen des Fanges erst am Lande vornehmen. Die sogenannte Seepackung der Heringe ist eine vorläufige, nach der Rückkehr in den Heimathshafen werden die Fässer umgepackt und sind dann versandfähig.

Die deutsche Heringsfischerei ist eine echte Hochseefischerei, die an sich schon ihre besonderen geschäftlichen Schwierigkeiten hat in dem Erforderniß eines bedeutenden Kapitales für Anschaffung von Fahrzeugen mit Netzausrüstung, in kostspieligen Anlagen am Lande und in dem Umstande, daß, da die Heringsfischerei nur in den Monaten Juni bis Oktober betrieben wird, das darauf verwendete Kapital in der übrigen Zeit des Jahres gleichsam brachliegt, wenn nicht die oben bereits erwähnten Versuche gelingen, Dampfer in die Heringsfischerei einzustellen[2]) und in der

[1]) Eine Tonne Heringe hat 150 kg Bruttoinhalt, und es befinden sich in derselben je nach der Größe der Heringe 570 bis 1000 Stück.

[2]) Die diesjährigen Erfahrungen sind den Berichten aus Geestemünde zufolge günstig.

übrigen Zeit des Jahres für den Frischfischfang zu verwenden. Die Segelfischerfahrzeuge (Logger) sind bei ihren Reisen nach den Fischgründen und zurück zum Heimathhafen von Wind und Wetter abhängig. Dazu kommen die dem Heringshandel eigenthümlichen Preisschwankungen. Die schottische Heringsfischerei ist eine reine Küstenfischerei; sie arbeitet mit ungleich geringeren Anlagen und Betriebskapital als die deutsche, auch sonst sind die Kosten erheblich geringer.[1])

Ohne auf eine geschichtliche Darstellung des Heringsfangs in der Nordsee hier näher einzugehen, sei erwähnt, daß, wie bekannt, von Emden aus noch im vorigen Jahrhundert der Heringsfang, begünstigt durch verschiedene Unterstützungen seitens der Regierung Friedrichs des Großen, sich bedeutend entwickelt hatte. Bedrängt durch vielerlei hier nicht weiter auszuführende ungünstige Thatsachen und Umstände, mußte der Betrieb im Jahre 1814 eingestellt werden. Erst im Jahre 1872 wurde die Emdener Heringsfischerei durch die jetzt noch bestehende Gesellschaft wieder aufgenommen. Nach langen Jahren vielfältiger Schwierigkeiten, aus denen die Gesellschaft immer von Neuem durch Vorschüsse und Unterstützungen seitens der preußischen Regierung gerettet wurde, hat sich die Gesellschaft jetzt günstig entwickelt. Durch dieses Beispiel wurde die Bildung weiterer Heringsfischereigesellschaften in einer Reihe deutscher Seestädte angeregt, und gegenwärtig bestehen solche Gesellschaften außer in Emden noch in Elsfleth, Vegesack, Altona und Glückstadt, mit Aktienkapitalien von je 200 000 bis 600 000 Mark. Der Ertrag dieser neu entstandenen Heringsfischerei wurde für 1898 auf 1 723 000 Mark angegeben. Wie gering dies aber immer noch gegenüber dem *Verbrauch Deutschlands an Salzheringen* ist, ergeben folgende, der erwähnten Denkschrift des Klosterkammerpräsidenten Dr. *Herwig* entnommenen Sätze: Im Jahre 1894 gingen rund 81 pCt. der schottischen, 85 pCt. der niederländischen, 67 pCt. der schwedischen und endlich 35 pCt. der norwegischen Ausfuhr von Salzheringen nach Deutschland. Letzteres bezahlte zur Zeit für seinen eigenen Bedarf an Salzheringen, also ohne Durchfuhr, 28 bis 35 Mill. Mark an das Ausland, und zwar stieg die Einfuhr seit 1880 bedeutend.[2])

---

[1]) Auch in Schottland rüstet man sich auf den Betrieb der Heringsfischerei mit Dampfern, in Aberdeen ist zu dem Zweck eine Gesellschaft mit einem Kapital von 100 000 Pfund Sterl. in der Bildung begriffen.

[2]) Nach dem vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebenen statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich: 20. Jahrgang 1899, Seite 112, betrug der Werth der Einfuhr gesalzener Heringe in das Deutsche Reich in den letzten 5 Jahren: 1894 $30^{6}/_{10}$, 1895 $29^{4}/_{10}$, 1896 $25^{5}/_{10}$, 1897 $30^{3}/_{10}$, 1898 $32^{7}/_{10}$ Mill. Mark. Im Jahr 1898 betrug davon die Einfuhr aus Großbritannien $14^{6}/_{10}$, aus den Niederlanden $7^{8}/_{10}$ und aus Norwegen $6^{3}/_{10}$ Mill. Mark.

Bezüglich der schottischen Heringsfischerei seien dem vor kurzer Zeit erschienenen Jahresbericht der schottischen Fischereibehörde für 1898 noch folgende Daten entnommen: Die Heringsfischerei des Jahres 1898 war außerordentlich reich. Die Gesammtzahl der Boote, welche schottischerseits in der Heringsfischerei im Jahre 1898 beschäftigt waren, betrug 4240. Die Bemannung belief sich auf 25 350 Personen. Der Werth der Heringsfischereiboote und der Ausrüstung für den Fang betrug 1 160 000 Pfund Sterling, und die gelandete Menge Heringe war reichlich 4 700 000 Centner. Daneben beschäftigte die Ausfuhr des Fanges eine Handelsflotte von 238 700 Tonnen, bemannt mit 13 100 Personen. (Weiter unten folgen noch nähere Mittheilungen.)

Zu der Zeit, als Verfasser Dieses vor einer Reihe von Jahren die schottischen Fischereihäfen der Ostküste in den Sommermonaten bereiste, liefen z. B. allein in Peterhead täglich zwischen 600 bis 700 halbgedeckte Boote ein und aus. Die Bevölkerung der Küstenplätze, von welchen aus die Heringsfischerei betrieben wurde, war, — lediglich zur Besorgung der mit der Fischerei verbundenen Arbeiten am Lande (Reinigen, Ausweiden, Salzen und Verpacken in Fässern) — nahezu die doppelte der gewöhnlichen Ziffer, und eine ganze Reihe von Häfen, von Aberdeen bis nach Wyk hinauf, waren mehr oder minder stark am Fang betheiligt.

Der eigentliche große Sommerfischfang der Ostküste von Schottland brachte 1898 mehr als 3 300 000 Centner, also $^{3}/_{4}$ der obengenannten Gesammtsumme. Dies war die doppelte Menge des im Jahre 1897 gefangenen Fisches. Die Heringsfischerei bei den Orkneys- und Shetlands-Inseln war verhältnißmäßig noch reicher. Allein in dem Distrikt von Fraserburgh wurden mehr als 1 000 000 Centner Heringe gelandet.

Der Fang der niederländischen Heringsfischerflotte der Nordsee mit 295 Kielschiffen lieferte 1898 22 405 Last à 14 Tons zu einem Werth von 3 450 513 Gulden.

Wir wenden uns nun in diesem allgemeinen Ueberblick über die Fischerei in der hohen Nordsee dem sogenannten Frischfischfang zu. Es ist dies der Fang gewisser Rund- und Plattfischarten, die als Volksnahrung dienen. Als große Fischerei ist dieser Betrieb eigentlich erst in den letzten Jahrzehnten, seitdem ein immer enger und vielfältiger werdendes Eisenbahnnetz die britischen Inseln wie den europäischen Kontinent überzieht, ins Leben getreten. Dazu haben namentlich zwei Thatsachen mitgewirkt: die Einführung des früher nur hier und da in kleinerem Maßstabe verwendeten Schleppnetzes als Massenfanggeräth und sodann der Transport des gefangenen Fisches auf der Bahn in Eis verpackt, so daß er weit von der Küste noch frisch und schmackhaft, also zur Nahrung

geeignet erscheint. In neuerer Zeit wurde nun durch vollständig erfolgreiche Einführung der Dampfkraft auf den früher nur mit Segelkraft getriebenen Fangschiffen (den Smacks der Engländer) eine weitere Umgestaltung durch größere Regelmäßigkeit und Beschleunigung des Betriebes erreicht. Während wir in Deutschland, wie aus obigen Darstellungen hervorgeht, bezüglich der großen Heringsfischerei noch gleichsam in den Anfängen sind und den heimischen Markt nicht im Entferntesten befriedigen können, entrollt unser deutscher Frischfischfang mit Dampfern ein hocherfreuliches Bild des Aufschwungs und der Entwickelung, das allenfalls nur durch die immer von Neuem auftauchende, aber doch noch nicht in dem Umfange, wie hier und da behauptet wurde, erwiesene Befürchtung, daß der Fischbestand der Nordsee durch den jetzigen Massenfang der großen Dampffischerflotte allmählich mehr und mehr vermindert werde, getrübt werden könnte. Jedenfalls steht fest, daß, wenn auch die Dampffischerei vereinzelt schon in Amerika und in England früher betrieben wurde, doch Deutschland, das in der glücklichen Lage war, keine Segelfischerflotte wie England zu haben, in welcher bedeutende Kapitalien angelegt, die nun durch die Dampffischerei halb entwerthet wurden, daß also Deutschland in der Dampffischerei in großem Maßstabe gewissermaßen die Initiative ergriffen hat. Die regelmäßige Anfuhr von frischem Seefisch rief wiederum an der deutschen Küste wie im Binnenlande große Fischmärkte und einen stetig sich ausdehnenden Fischhandel ins Leben, der sich auch auf vom Ausland eingeführte Seefische erstreckt.

Vor Einführung der Fischerei mit dem Baumschleppnetz, die wir um die Mitte der sechziger Jahre den Hansestädten Bremen und Hamburg verdanken, war der deutsche Frischfischfang in den Händen der Fischer der Unterelborte Blankenese und Finkenwärder. Mit ihren kleinen Segelfahrzeugen, den Ewern und später Kutter-Ewern, fischten sie den größten Theil des Jahres — auch eine Winterpause trat ein — längs der deutschen Küsten auf bestimmten Fischgründen. Der Werth ihres Fanges, der größtentheils in den nächsten Küstenorten zum Konsum kam, mochte sich auf 250 000 Mk. im Jahr belaufen. Daneben kam noch der mit Hülfe von Angelleinen ebenfalls als reine Küstenfischerei betriebene Schellfischfang der Norderneyer Fischer hinzu.

Im Jahre 1884 lief von Geestemünde der erste deutsche Fischdampfer, des Rheders Busse, aus. Wie jede Neuerung, so erfuhr auch diese allerlei Schwierigkeiten, die jedoch der genannte Rheder in wenigen Jahren überwand. Am 1. Januar 1899 bestand die deutsche Fischdampferflotte aus 130 Fahrzeugen, die in folgenden Häfen (alphabetisch geordnet) beheimathet waren:

7 in Altona,
1 „ Amrum,
2 „ Blankenese,
20 „ Bremen
39 „ Bremerhaven,
3 „ Cranz a. d. Elbe,
1 „ Cuxhaven,
1 in Emden,
33 „ Geestemünde,
11 „ Hamburg,
2 „ Memel,
4 „ Oldenburg,
6 „ Wilhelmshaven.

Unsere Fischdampfer sind mit wenigen Ausnahmen auf deutschen Werften, vorzugsweise in Bremerhaven und Geestemünde wie an der Unterelbe, erbaut. Wir lassen hier zunächst die Beschreibung eines solchen Fischdampfers folgen, indem wir uns dabei vorzugsweise an die Angaben halten, die der Hafenmeister F. Duge in Geestemünde in seiner lesenswerthen, dazu noch hübsch illustrirten Broschüre: Die Dampfhochseefischerei in Geestemünde, giebt.[1]) Die sehr seetüchtigen Dampfer sind in ihrer äußeren Form und Takelage einer Yacht nicht unähnlich; ihre Länge beträgt 30 bis 33 m, die Breite $5\frac{1}{2}$ bis $6\frac{1}{2}$ m und die Tiefe $3\frac{1}{2}$ m. Vom Vordertheil des Schiffes ausgehend, finden wir folgende innere Eintheilung: Raum 1 ist die Kajüte und dient dem Kapitän, Steuermann und beiden Maschinisten, auf einigen Dampfern auch dem Koch als Wohnraum. Ein zweiter Raum beherbergt die Maschine, ein dritter den Dampfkessel. In einer vierten Abtheilung, die sich auch an den Schiffseiten bis zum Maschinenraum ausdehnt, werden die Kohlenvorräthe aufbewahrt. Es sind dies die sogenannten Bunker. Der für die Fischladung bestimmte Raum ist durch Bretterwände in verschiedene Abtheilungen getheilt, welche von der Schiffswand bis zu einem Drittel der Schiffsbreite vorstehend, in der Mitte einen breiten Gang lassen. An diesen Raum schließt sich unmittelbar der Eiskeller, darauf folgen die Wohnstätte, das sogenannte Logis, der Mannschaft und ein Abtheil zur Aufbewahrung von Tauwerk und Netzen. Unter den letztgenannten Räumen befinden sich noch die Tanks, eiserne Kästen für Süßwasser. Manche Dampfer haben ferner noch am hinteren Theil des Schiffes solche Tanks, deren Inhalt gewöhnlich zum Speisen der Dampfkessel benutzt wird. Auf dem Deck finden wir außer den für jeden Seedampfer erforderlichen Einrichtungen die Vorrichtung und die Geräthe zur Fischerei. Diese bestehen zunächst aus zwei gleich näher zu beschreibenden Netzen, von denen, wenn der Dampfer nicht fischt, an jeder Seite eines an der Reeling, dem oberen Theil der Brustwehr des Schiffes, befestigt ist. Sodann sehen wir hier eine starke Dampfwinde, die, auf einer Trommel aufgerollt, die 400 m langen und 6 bis 8 cm Umfang habenden Stahlleinen zum Schleppen

[1]) Geestemünde, Verlag von J. A. Henke, 1898.

des Netzes trägt. Im Hintertheil wie in der Mitte des Schiffes sind starke stählerne Rollvorrichtungen angebracht, welche beim Aussetzen und Einholen des Netzes benutzt werden, außerdem eine mittels Dampfpumpe getriebene Spülvorrichtung zum Abwaschen der geschlachteten Fische. Die älteren Dampfer haben sogenannte Compoundmaschinen von 200 bis 300 indizirten Pferdekräften. Bei den jüngsten Neubauten sind die dreicylindrigen Maschinen mehr zur Anwendung gekommen, welche sich bei den immer mehr ausgedehnten Reisen der Fischdampfer gut bewähren. Die Fahrtgeschwindigkeit der Dampfer beträgt 9 bis 11 Seemeilen in der Stunde bei vollem Dampf. Die Baukosten eines Fischdampfers belaufen sich, je nach der Ausführung der maschinellen und sonstigen Einrichtung, auf 95000 bis 120000 Mark. Die Besatzung der Dampfer besteht aus dem Kapitän, einem Steuermann, zwei Maschinisten, dem Koch, dem Netzmacher, drei oder vier Matrosen und einem Heizer. Für die Islandfahrt wird das Personal in der Regel um einen oder zwei Matrosen und einen Heizer verstärkt.

Die Kapitäne der Fischdampfer müssen im Besitz des Befähigungszeugnisses zum Schiffer auf kleinerer Fahrt oder eines höheren Befähigungszeugnisses sein, wenn sie die Nordsee befahren. Nach Island dürfen nur Schiffer auf europäischer oder großer Fahrt ein Schiff führen; in einzelnen Fällen wird bewährten Kapitänen, die Schiffer auf kleinerer Fahrt sind, die Erlaubniß zur Fahrt dahin ertheilt. Vom Steuermann wird die Ablegung einer Prüfung nicht gefordert, es können daher ältere Matrosen diesen Dienst versehen. Die Maschinisten müssen die Prüfung zum Seedampfschiff-Maschinisten bestanden haben, doch sind die meisten der leitenden Maschinisten im Besitz eines höheren Patentes. Die Bezahlung des Personals ist im Verhältniß zu anderen Schifffahrtsbetrieben eine recht gute. Der Kapitän ist in der Regel auf Gewinnantheil angewiesen, eine Art der Entschädigung, wie sie bekanntlich heute noch vielfach in den großen Seefischereien gebräuchlich ist. Der Steuermann erhält 100 Mark, der erste Maschinist 150 bis 200, der zweite Maschinist 110 bis 120, der Koch 85, der Netzmacher 80, der Heizer 75 und die Matrosen erhalten jeder 70 Mark im Monat. Außerdem bezieht das Deckpersonal aus den von ihnen gesammelten Fischlebern, die zur Thranbereitung verkauft werden, einen oft nicht unbedeutenden Nebenverdienst, und manche Rhedereien gewähren bei guten Reisen unter dem Namen Fischgeld noch eine besondere Prämie. Daß der Dienst auf den Fischdampfern einer der anstrengendsten und gefährlichsten der heutigen Seefahrt ist, braucht hier wohl nicht weiter ausgeführt zu werden. Wie schon bemerkt, wird gegenwärtig als Fanggeräth dieses Betriebes das sogenannte B a u m s c h l e p p n e t z sowohl als

neuerdings auch das Scheerbrettnetz, letzteres eine neue Erfindung, die sich mehr und mehr Bahn bricht, benutzt. Das in den vierziger Jahren zuerst in England in Anwendung gekommene Baumschleppnetz ist ein gewaltiges trichterförmiges Sacknetz aus Manilahanfmaschen von verschiedenen, gegen das Ende sich verkleinernden Weiten, welches vom Schiff aus mittelst des bereits besprochenen Stahldrahttaues auf dem Grunde des Meeres geschleppt wird. Die Hälfte der Oeffnung dieses Netzes ist an einem starken 18 m langen Baum befestigt, die andere Hälfte halbkreisförmig ausgeschnitten und durch ein starkes Tau eingefaßt. Der Baum aus zwei in der Mitte durch starke Eisenringe zusammengefügten oder auch aus einem einzigen Eichenholzbalken bestehend, hält das Netz geöffnet, wobei die an beiden Enden des Baumes angebrachten eisernen Bügel oder Klauen das Netz über dem Boden schwebend halten. Das sogenannte Scheerbrettnetz ist nur etwas größer wie das Baumschleppnetz, sonst demselben ganz ähnlich; an Stelle des Baumes treten hier die sogenannten Scheerbretter, mittelst deren das Netz offen gehalten wird, zwei aufrechtstehende eisenbeschlagene Bretter von 2,15 m Länge und 1,25 m Höhe. Der oben erwähnten Schrift von Duge, welcher die Verwendung dieses Netzes in der deutschen Hochseefischerei vielfältig beobachtet hat, entnehmen wir noch Folgendes: „An der Innenseite, d. h. dem Netz zugekehrt, sind vier Ketten angebracht, welche sich in einem Ring, der auch die Schleppleine aufnimmt, vereinigen. Die Ketten sind von verschiedener Länge, und zwar die vorderen kürzer als die hinteren, was zur Folge hat, daß das Brett zu der Zugrichtung einen Winkel bildet und das Bestreben hat, seitwärts auszuscheeren. Die Wirkung des Zuges der Schleppleine und des dem in einem Winkel von etwa 30° geneigten Brette entgegengesetzten Widerstandes des Wassers ist dieselbe, wie wir sie bei einem Papierdrachen sehen. Ein an jedem Flügel der Netzöffnung auf diese Weise befestigtes Brett bewirkt ein vollständiges Offenhalten des Netzes beim Schleppen." Duge bemerkt noch weiter: „Man rühmt diesem Netz nach, daß seine Fangergiebigkeit bei Weitem größer ist als die des Baumnetzes, und will auf Grund der größeren Netzöffnung dieselbe auf 30 pCt. berechnen. Ob dies der Fall ist, mag dahingestellt bleiben; sicher ist, daß das Scheerbrettnetz bedeutend schärfer fischt, d. h. mehr in den Grund eingreift als das Baumnetz, und daher einen größeren Fang an Plattfischen erzielt als jenes."

Vielleicht gewinnt der Leser eine lebhaftere Anschauung von diesem für die deutsche Seefischerei zur Zeit wichtigsten Betrieb, wenn ihm Einiges aus der Schilderung einer solchen Fischerfahrt mitgetheilt wird, an welcher der Verfasser dieses vor Jahren theilnahm. Dieselbe währte

eine Woche bei sehr verschiedenen Witterungsverhältnissen, bewegte sich im südlichen Theil der Nordsee und wurde von dem Bremerhavener Fischdampfer „Resie“ ausgeführt. Das Ausbringen des Netzes, welches immerhin unter Umständen mit allerlei Schwierigkeiten verbunden ist, übergehen wir und betonen nur, daß dabei besonders darauf zu achten ist, das Netz von der Schiffsschraube frei zu halten. Das Netz wird mit der Geschwindigkeit von 60 bis 80 m in der Minute während 4 bis 7 Stunden auf dem Grunde hingeschleppt. Auch das Einholen desselben ist keine geringe Arbeit, an welcher die gesammte Bemannung, den Kapitän nicht ausgenommen, theilnimmt. Sie wird durch die Dampfwinde, welche das Stahldrahttau mittelst Dampfkraft, wie oben bereits angegeben, auf eine Rolle aufwickelt, wesentlich erleichtert.

In einem um den sogenannten Steert (das Netzende) gelegten Stropp wird die „Talje“ (Flaschenzug) eingehakt und dieses Netzende mittelst der Dampfwinde hoch über Deck geheißt (gehoben), darauf der Steert frei gemacht, und nun ergießt sich unter einem Strom von Wasser der ganze Fischsegen über Deck, unstreitig einer der spannendsten Augenblicke der ganzen Fischerei; ist es ein ergiebiger, ein St. Petri-Fischzug, so einer, wie wir ihn zuletzt nach durchweg stürmischer Fahrt vor der Weser-Mündung in der Nähe des Rothesandleuchtthurmes — wohl einige 40 Körbe voll von je 50 kg — heraufholten, dann zappelt und springt es, dann tummelt und arbeitet es über das ganze Vorderdeck, daß den Fischern die helle Freude aus den Augen sieht. Die weit überwiegende Masse sind immer Schellfische, groß und klein, jene graziös geformten Fische mit bräunlich-grauem Rücken und in rosafarbenem Schein silberglänzenden Seiten, über die sich ein schwarzer Streifen vom Kopf bis zum Schwanz durchzieht. Ein zweiter für die Ernährung wichtiger Fisch, von dem fast immer eine Anzahl mit den Netzzügen ans Tageslicht gefördert wird, ist der Kabeljau. Seine Färbung ist außerordentlich verschieden, meist oben grünlich oder bräunlich olivenfarben mit zahlreichen braunen Flecken, am Bauche weißlich. Er stellt sich an Bord meist sehr ungeberdig, springt und schlägt, bis er langsam ermattet. Auf den großen Seefischversteigerungen erlangt der Kabeljau gewöhnlich nur einen etwas niedrigeren Preis als der Schellfisch. Dasselbe gilt von seinem nahen Verwandten, dem graugrün gefärbten schmalen und langen Leng (Lota molva), der eine Länge bis zu 2 m erreicht.

Die werthvollsten und am meisten geschätzten Plattfische sind bekanntlich die Zunge, der Stein- und der Tarbutt. Leider bringt das Schleppnetz gewöhnlich nur eine geringe Anzahl dieses preiswürdigen Fangs, zum Leidwesen der Fischer, mit heraus. Der Riese unter den Plattfischen

der nordischen Tiefen, der an 200 kg wiegende, 2 m lange Heilbutt, wird gelegentlich auch von unsern Nordseefischern mitgebracht, ist aber bei uns als Speisefisch bei Weitem nicht so geschätzt wie z. B. in der nordamerikanischen Republik. Ein anderer geringwerthiger Speisefisch, den die Netzzüge häufig fördern, ist der Rochen, ein wunderlich geformter Fisch. Ein bekannter geschätzter Seefisch ist dagegen die Scholle (Pleuronectes platessa) genannte Plattfischart, hell oder dunkelbraun, mit großen röthlichgelben Flecken gezeichnet; im Frühjahr wird sie in Mengen auch unmittelbar an der Küste der Nord- und Ostsee gefangen. Gedenken wir noch des Knurrhahns, der durch den eckigen Kopf und die weit heraussstehenden Flossen kenntlich, der Klische oder Kleiste, der Rothzunge, des neuerdings als Speisefisch in Aufnahme gekommenen Seehechts, des Petermännchens und vor Allem der in der hohen Nordsee immer nur vereinzelt gefangenen Makrele — wegen ihrer schlanken Form und der mannigfachen Farben ihres gestreiften Schuppenkleides eine der schönsten Erscheinungen der Fischwelt — so haben wir so ziemlich das erschöpft, was die Schleppnetzzüge an Speisefischen bieten. Daneben bringen sie noch allerlei anderes Gethier herauf, das in der Regel nicht zu verwerthen ist, so verschiedene Haiarten, den Dornhai, dem man sich wegen seines scharfen Gebisses und der Stacheln an den Rückenflossen nur mit Vorsicht nähern darf, denn er biegt sich, auf Deck liegend, häufig zusammen und schnellt sich wieder aus, ferner den Seewolf (englisch catfish, Anarrhichas lupus), einen bis 1 m langen graubraunen Fisch, der mit seinem weiten, gut bezahnten Maule Jeden, der ihm an Deck nahe kommt, bedroht. Ein wunderliches, in seiner plumpen Unform durch seine Erscheinung fast komisch wirkendes Thier ist der auch Lump genannte graue schwarzgefleckte Seehase mit dickem Kopf und ausgezacktem Rücken; er wird am deutschen Festland als Speisefisch noch nicht verwerthet, in Helgoland aber, in Island und an manchen englischen Fischerplätzen wird das weichliche Fleisch des Seehasen gern gegessen.

Auf die Verwendung der Abfälle der Fischerei als Dünger durch besondere Präparation derselben kann hier nur als auf ein beachtungswerthes Nebengewerbe hingewiesen werden.

Fischmeister Duge giebt als durchschnittliches Gesammtfangergebniß einer Fischdampferreise in der Nordsee 150 bis 200 Centner an. Die neuerdings aufgenommenen Reisen in die Gewässer bei Island, welche in der Regel 13 bis 16 Tage dauern, liefern bei günstigen Verhältnissen größere Mengen.

Ein kleineres Schleppnetz, die sogenannte Kurre, bildet das Fanggeräth der Segelfischerfahrzeuge, die von den verschiedenen Plätzen der Unterelbe und anderen Punkten der Nordseeküste ausgehen. Es sind

dies Schiffe älterer und neuerer Bauart, die Ewer, die Kutterewer und Kutter. Das alphabetische Verzeichniß des vom Deutschen Seefischerei-vereine herausgegebenen „Seefischerei-Almanachs“ führt für 1. September 1898 die Zahl der deutschen Segelfischereifahrzeuge, Logger eingeschlossen, mit 434 Nummern auf, nämlich für Altona 4, Amrum 4, Baltrum und Bensersiel je 1, Blankenese 55, Blexen 1, Borkum 5, Brake 11, Bremerhaven 3, Büsum 2, Carolinensiel 2, Cranz a. E. 12, Cuxhaven 1, Elsfleth 8, Emden 45, Finkenwerder (Kreis Harburg) 9, Finkenwerder (Hamburgisch) 148, Friedrichsschleuse 1, Geestemünde 6, Glückstadt 14, Greetsiel 1, Großensiel 1, Juist 1, Leer 1, Mühlenberg 4, Neu-Harlingersiel 8, Norddeich 16, Norderney 47, Rhaudermoor 1, Spiekeroog 4, Vegesack 14, Wangeroog 1, West-Rhauderfehn und Wyk auf Föhr je 1.

Man sieht hieraus, daß diese Segelfischerei sich längs des ganzen deutschen Nordsee-Ufers, von der Westküste Schleswig-Holsteins bis nach Ostfriesland auf zahlreiche, auch kleinere Rhedereien vertheilt.

Ueber diese Segelfischerflotte lesen wir in Professor Dr. Henkings inhaltsreichem Bericht in Betreff der Abtheilung „Seefischerei“ der 1896 in Berlin stattgehabten Gewerbe-Ausstellung das Folgende:

„Der Ewer repräsentirt den älteren Typus dieser Fahrzeuge, charakterisirt durch den sonderbaren, hoch aufragenden, gewölbten Bug und das platte Heck (Hintertheil) mit übergreifendem Ruder; der Hochseekutter mit geradem Vordersteven und durchgehendem Ruder ist nicht nur ein vollkommeneres Fahrzeug, sondern auch von weit graziöserem Aussehen.

Beide Fahrzeuge fischen in der gleichen Weise, indem sie ein Schleppnetz, die Kurre, über den Meeresboden fortziehen. Zwei gebogene Eisenkufen schleifen am Boden und halten das Netz offen, sie werden durch einen Baum von einander entfernt gehalten.

Die Segelfischer fangen außer den gewöhnlicheren Fischen, wie Schellfisch und Kabeljau, besonders die werthvolleren Fischarten, vor allem große Schollen und Zungen. Die Schollen bringen sie lebend an den Markt, wozu sie die besondere Einrichtung ihres Schiffes befähigt. Im Mitteltheile ist es nämlich zu einem umfangreichen Wasserbehälter, der sogenannten Bünn, ausgebaut und Löcher in den Wänden, oft vergesellschaftet mit besonderen Ventilen, gestatten eine beständige Wassercirkulation, ohne welche die hineingesetzten Fische bald absterben würden. Die Zungen lassen sich jedoch in dieser Weise nicht lebend an den Markt bringen, daher werden sie auf Eis gelegt, welches die Fischer in besonderen Behältern mitführen. Erschöpft sich ihr Eisvorrath bei längerem Verweilen auf See, so ergänzen sie ihn, indem sie die nächstgelegene

Küste aufsuchen. Besonders beliebt sind hierfür die Nordspitze der Insel Sylt und Amrum, woselbst der Deutsche Seefischereiverein die Eishausbesitzer zur Lieferung guten und billigen Eises an die Seefischer verpflichtet hat."

Die Angelfischerei mit sogenannten Langleinen und mittelst kürzerer Schnüre an diesen befestigter Angeln wird deutscherseits nur als Küstenfischerei von den ostfriesischen Küstenplätzen und hauptsächlich von Norderney aus in der Winterzeit betrieben. In der hohen Nordsee ist diese Fischerei vorzüglich durch die Engländer, Niederländer und Dänen vertreten, welche vorzugsweise den Kabeljau und Leng fischen. Bei Island, Neu-Fundland, den Lofoten und in den Fischereien Nord-Amerikas im Atlantischen Ozean sind diese Langleinen das wichtigste Fischereigeräth. Es sei hier erwähnt, daß dieses Geräth bei den Norderneyern aus einer 1200 Fuß langen Leine besteht, an welcher in Entfernungen von je vier zu vier Fuß 300 mit einem Köder versehene Angeln sich befinden. Im Ganzen führt ein auf diese Fischerei ausgehendes Fahrzeug zehn Stück dieser Angelleinen, genannt „Back Want", mit 3000 Angeln.

Gegenüber den anderen Nordseestaaten war früher Deutschland dadurch im Nachtheil, daß es keine eigentlichen Fischereihäfen besaß, wie solche England, Schottland, die Niederlande und Dänemark (an der jütischen Küste) entweder von Natur besitzen oder eigens zu dem Zweck, zum Theil neuerdings, mit großen Kosten geschaffen haben. Die wichtigsten Fischereihäfen Englands an der Nordsee sind Yarmouth, Grimsby und Hull, Schottland hat eine ganze Reihe an seiner Ostküste, Holland hat Vlaardingen, Maassluis uud Nieuwediep, Dänemark Esbjerg; jetzt haben auch wir geeignete Fischereihäfen geschaffen, namentlich in Hamburg, Geestemünde, Norderney-Nord-Deich, Cuxhaven und Altona, und ganz neuerdings ist auch in Nordenham an der Unterweser ein Fischereihafen eingerichtet. In Verbindung mit diesen Schöpfungen steht die Errichtung großer Fischversteigerungshallen mit allen erforderlichen Einrichtungen für den leichten und schnellen Versand der Fische landwärts auf der Bahn.

Es wird von Interesse sein, einige nähere Angaben in dieser Richtung zu machen. Bezüglich Geestemündes entnehmen wir das Folgende einem vom Deutschen Seefischereiverein in seinen „Mittheilungen" Augustheft 1897 und zugleich in dem Zentralblatt der Königlich Preußischen Bauverwaltung erschienenen Aufsatz: „Die Eröffnung der neuen Geestemünder Hafenanlage erfolgte nach einer mehrjährigen Bauzeit am 1. November 1896. Es ist ein offener Hafenschlauch, der ohne Schleuse, unabhängig von den Tide-Verhältnissen, den Schiffen jederzeit zugänglich

ist. Wenngleich bei dem herrschenden Fluthwechsel von 3,33 m und dem dadurch bedingten nicht unerheblichen Schlickfall die Errichtung eines Dockhafens nahe lag, so wurde doch im Interesse eines stets ungehinderten Verkehrs die offene Anlage gewählt. Der Hafenschlauch hat eine offene Kailänge von 1200 m, eine Sohlenbreite von 60 m und eine Sohlentiefe von — 4,4 m unter Mittel-niedrigwasser. Der Hafen ist durch eine Einfahrt von 110 m zugänglich, die an beiden Seiten durch Molenköpfe begrenzt wird. Der Hafenplatz liegt + 5,50 m über Mittel-niedrigwasser. Gegen Strömung und Wellenschlag ist die Hafenanlage durch einen Deich geschützt. Die Breite der Kaiplätze längs des Hafenschlauchs beträgt gegen 78 m.

Die große öffentliche Fischversteigerungs- und Packhalle, welche sich unmittelbar an den Hafen anschließt, hat eine Länge von etwa 452 m[1]) und ist gegen 20 m tief. Unmittelbar an das Gebäude schließen sich 3 überdachte Zugangssteige von 45 m Länge und 10 m Breite, mit beiderseitigen Eisenbahngleisen zum Verladen der Fischsendungen, so daß gleichzeitig 30 Waggons abgefertigt werden können."

In Altona ist im Jahre 1896 der neue Fischereihafen an der Elbe eröffnet worden. Eine ausführliche Beschreibung hat Dr. Ehrenberg in seiner Schrift „Altonas Fischereihafen und Fischmarkt 1896" gegeben, der hier einige Angaben entnommen werden. Es ist hier ein für die Hochseefischdampfer, die Heringslogger, die Fischewer und Jollen gleichzeitig zu benutzender Hafen geschaffen worden. „Dadurch, daß etwa 60 m von der Nordfront der alten »Großen Elbstraße« entfernt, eine neue Ufermauer gezogen wurde, ergab sich zu Land eine etwa 60 m breite Kaifläche, zu Wasser eine 54 m breite Hafenfläche.

Die Platzvertheilung zu Wasser wurde derart vorgenommen, daß Dampfer und Logger an der neuen Kaimauer löschen, während für die anderen Schiffe in der bisher schon bestehenden, die Altonaer Hafenanlagen auf ihrer ganzen Länge gegen das Fahrwasser der Elbe abschließenden Duc d'Alben-Linie im Strome, eine von zwei Seiten zugängliche, aus 6 bis 8 m breiten Pontons bestehende schwimmende Ladestraße von bequemer Bordhöhe geschaffen wurde." — Die große neue Fischauktionshalle ist besonders zweckmäßig und geräumig eingerichtet, wie dies näher aus dieser Schrift zu ersehen ist.

Auch in Hamburg[2]) und Bremerhaven finden neuerdings regel-

---

[1]) Im Herbst 1897 hat bereits wegen Raummangel eine Verlängerung vorgenommen werden müssen.

[2]) Eine nähere Beschreibung des neuen Fischereihafens zu Hamburg und der im November 1898 daselbst, St. Pauli, eröffneten Fischverkaufshalle bringt ein Aufsatz mit Plan und Abbildungen von B. Stahl im Juniheft der „Mittheilungen" 1899.

mäßig Fischversteigerungen in eigens zu dem Zweck errichteten Hallen statt, und eine Statistik dieser Märkte ergiebt, daß auktionsweise verkauft wurden:

Am Hamburger Markt	
1897 für	1 852 430 Mk.
1898 „	2 052 448 „
in Altona	
1897 für	1 832 207 Mk.
1898 „	1 993 632 „

In den Versteigerungshallen der Weserhäfen wurden verkauft:

in Geestemünde 1898 für	3 459 908 Mk.
in Bremerhaven 1898 für	729 946 „
zusammen für . . .	4 189 854 Mk.

Faßt man die Elbe- und Weserhäfen zusammen, so stellen sich die Verkaufsergebnisse in den beiden letzten Jahren, wie folgt:

	1898	1897
	Mk.	Mk.
Elbe	4 046 080	3 684 638
Weser	4 189 854	3 968 680
	8 235 934	7 653 318

Die Ostseefischerei, vornehmlich die deutsche.

Die Ostseefischerei als Fischerei in einem Binnenmeer bietet neben einer gewissermaßen beschränkten Hochseefischerei eine reiche und mannigfaltige Küstenfischerei. Ebbe und Fluth treten in der Ostsee nicht in Erscheinung, und der Salzgehalt des Wassers ist ein sehr geringer. Neben seichten Bänken, wie zwischen Schonen und der deutschen Küste, südlich von Gotland, weist die Ostsee auch ausgedehnte Tiefen (von 100 bis 200 m) auf; die größte überschreitet 400 m. Die Verschiedenheit der Wasserbeschaffenheit im Verein mit der vor den östlichen Küsten weit größeren Wassertiefe hat zur Folge, daß die Fischarten, welche Gegenstand des Fanges sind, sich von West nach Ost ein wenig ändern.[1])

In der westlichen Ostsee überwiegt von Plattfischen die Scholle, welche an der Küste östlich von Rügen selten und z. B. auf dem Königsberger Fischmarkt kaum noch zu finden ist, während an ihre Stelle die

[1]) Siehe den Aufsatz: Die deutsche Ostseefischerei von Seligo, im Septemberheft der „Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“ von 1896.

Flunder tritt. Die großen Wanderfische, Lachs und Stör, suchen die westliche Ostsee, der es an kräftigen Süßwasserzuflüssen fehlt, und die auch nur geringe Wassertiefen besitzt, selten auf. Der Ostseeschnäpel geht kaum über Hinterpommern hinaus nach Westen. Die Makrele ist ein Gast aus der Nordsee. Die übrigen wirthschaftlich in Betracht kommenden Fische der deutschen Ostseeküste sind wohl überall gleichmäßig vertreten: Dorsch, Steinbutt, Hering (Strömling), Sprotte und namentlich der Aal.

Von einigem Einfluß auf die Ausbildung der Ostseefischerei sind die zahlreichen Strandgewässer der deutschen Ostseeküste, die als Föhrden und Buchten, Bodden, Wieke und Haffe bezeichnet werden. Sie sind meist durch das Einströmen von Süßwasser mehr oder minder mit solchem gefüllt und haben dementsprechend in der Regel Süßwasserfische. Bei ihrer Lage dicht am Seestrand bieten sie den Ostseefischern eine willkommene Ergänzung der Seefischerei, welche bei Sturmzeiten und bei dem harten Frost unserer Winter oft monatelang nicht ausgeübt werden kann. Dies gilt namentlich von den langgestreckten, mit wüsten Dünen bedeckten Halbinseln der preußischen Küste, Hela, der Frischen und der Kurischen Nehrung, deren Bewohner in ihrem Lebensunterhalt ganz auf die Fischerei und den Fischhandel angewiesen sind.

Zuerst ist der Lachsfang der Ostsee zu nennen, welcher, wie Professor Henking in dem erwähnten Ausstellungsbericht anführt, in der Nordsee nur wenig im Meer selbst erzielt wird und auch in den Flußmündungen der Nordsee neuerdings ziemlich spärlich auftritt.[1])

Wir führen aus dem genannten Bericht des Herrn Professor Henking hier noch einige weitere Stellen an: „Nur die Treibnetz- und Angelfischerei führte in der Ostsee die Fahrzeuge bisher weiter von der Küste fort, und besonders der Lachsfang ist es gewesen, welcher einen erheblichen Aufschwung der Ostseefischerei herbeigeführt hat, seitdem die Ostseefischer von den an unsere Küsten kommenden Dänen und Schweden deren Fangmethoden und deren gedeckte seetüchtige Kutter kennen gelernt haben.[2]) Die Lachstreibnetze haben eine Länge von 36 bis 50 m bei etwa 6 m

---

[1]) Nach Havemanns Jahresberichten über die deutsche See- und Küstenfischerei, welche die mehrfach in Bezug genommenen „Mittheilungen" veröffentlichen, betrug der Lachsfang in der Nordsee und deren Flußmündungen immerhin noch 1891: 1417, 1892: 1283, 1893: 958, 1894: 1642, 1895/96: 1315, 1897/98: 1620 Stück.

[2]) In Havemanns Jahresbericht für 1897/98 (S. 170 d. Mitth. f. 1898) heißt es: „An der Ostsee hat die Seefischerei sich bisher nur in dem östlichen Theile von der Odermündung bis nach Memel hinauf entwickeln können. Sie zählt eine Flotte von nahezu 400 gedeckten Fahrzeugen, von denen allein auf die Danziger Bucht gegen 200 entfallen, und die mit wenigen Ausnahmen nach dem Muster der schwedischen Boote erbaut und ausgerüstet sind."

Tiefe; 40 bis 100 solcher Netze werden zusammengefügt und über Nacht ausgeworfen. Der Lachs fängt sich mit dem Kopf in den Maschen. Auch mit Angeln wird ihm noch in bedeutender Ausdehnung nachgestellt, wenn auch hier die klugen Seehunde oft bedeutenden Schaden anrichten, indem sie von den längere Zeit ausliegenden Angeln die gefangenen Fische bis auf die Köpfe abfressen. Aber auch in größerer Küstennähe wird dem Lachs noch mit Stellnetzen und Zuggarnen nachgestellt.

Die Hochseekutter gehen mit Treibnetzen auch noch auf den Fang des Herings aus und werden an manchen Küstenstrecken durch offene Boote ersetzt. Mehr in Küstennähe treten dann auch für diesen Fisch wieder die Zuggarne, Stellnetze und Reusen auf.

Die Lachsangelfischerei wird besonders von Memel aus in größerem Maßstabe betrieben, indem sogar einige Dampfer sich damit beschäftigen, die Lachsangelboote zugleich mit sich führend. Der Höhepunkt dieser Entwickelung ist jedoch überschritten, und thatsächlich repräsentirt der gegen die Nordseefahrzeuge zwar zwerghafte, sonst aber sehr elegante und zweckmäßige (schwedische) Hochseekutter mit seinen Lachs- und Heringstreibnetzen augenblicklich die höchste Stufe unserer Ostseefischerei.

Trotzdem die seetüchtigen Hochseekutter erst seit den achtziger Jahren bei uns eingeführt sind, haben sie dennoch bereits einen erheblichen Aufschwung der Ostseefischerei hervorgerufen. Die Danziger Bucht, welche als eine ungeheuer erweiterte Mündung der Weichsel betrachtet werden kann und daher bedeutungsvoll für die Wanderzüge des Lachses sein muß, hat durch sie einen neuen, großartigen Fischereibetrieb gewonnen, zumal ein vorzüglicher Fischerhafen bei Hela den Fischern zu einem sicheren Stützpunkt geworden ist. In Ostpreußen, Westpreußen und Pommern hat sich die Fischerei mit Hülfe des »schwedischen Kutters« erfreulich entwickelt, soweit die Hafenverhältnisse es gestatteten. (S. die Anmerkung 2 auf S. 559.)

Im Uebrigen wird die Fischerei auf der Ostsee, seltene Ausnahmen abgerechnet, nur mit offenen Booten betrieben und dadurch auf eine schmale Küstenzone beschränkt. Wie wir uns aber der Küste nähern, stellt sich alsbald eine geradezu erdrückende Mannigfaltigkeit in den Betrieben ein . . . ."

Diese Mannigfaltigkeit läßt sich nach Henking in fünf große Gruppen zerlegen: in Treibnetz, Zugnetz, Stellnetz, Reusen und Angeln. Die Treibnetze schwimmen am Fahrzeug befestigt mit diesem frei im Wasser, die Zugnetze werden durch Fahrzeuge oder Menschenhände über den Grund gezogen. Unter ihnen bilden eine große, weit verzweigte Gruppe die Zeesen, sackförmige Netze mit oder ohne Flügel. Ferner sind hier zu erwähnen die ihnen ähnlichen, gewaltigen mit zwei Booten fischenden

Heringswaaden. Im Kurischen Haff schleppen zwei Kurrenkähne ein dreiwandiges Netz zwischen sich. Die Krabbenhamen Hinterpommerns werden von einem Boot geschleppt, wie in der Nordsee, und der Krabbenschiebehamen ist in der Ostsee ebenfalls weit verbreitet. Der Stichlingshamen von Pillau schöpft diese an der Haffmündung in ungeheuren Schaaren auftretenden kleinen Fische leicht in die Boote.

Die Stellnetze werden an beiden Enden oder auch nur an einem mit Stäben oder Ankern im Wasser befestigt.

Die Bundgarne und Heringsreusen führen zu den echten Reusen über. Es sind dieses Kammern aus Netzwerk mit Leitflügeln, sie haben oft gewaltige Dimensionen und fangen größere Mengen von Heringen, daneben auch Dorsch und Lachs. Die echten Reusen dienen meist zum Fang von Aalen und Neunaugen.

Die Angelfischerei der Ostsee erstreckt sich außer auf Lachs auch auf Dorsch, Aal, Butt, Scholle und Hecht.

Die Seefischereien Norwegens.

Norwegen ist ähnlich wie ein Theil Canadas mit seinen reichen und vielseitigen Fischereien recht eigentlich auf die See angewiesen, und diese sind das vornehmste Gewerbe. Die Länge der Küsten Norwegens, außerhalb der äußersten Schären gemessen, ist rund 2500 km; hierzu kommt die Gesammtlänge der Fjorde mit 5000 km. Wie Professor Heincke in einem diesen Gegenstand behandelnden Aufsatz der mehrfach erwähnten „Mittheilungen" des Deutschen Seefischereivereins, Juli und August 1886, nachweist, steht Norwegen in Beziehung auf die Seefischerei in einem bemerkenswerthen Gegensatz zu allen anderen im Umkreis der Nordsee wohnenden und Seefischerei treibenden Nationen. „Es ist dies begründet in der Natur des vor Norwegen liegenden Meeresbodens, welcher vom Skagerrak bis zum Eismeer unmittelbar vor der Küste sich zu einer bedeutenden Tiefe hinabsenkt. Nur ein Theil der zahlreichen Fjorde liegt innerhalb der 100-Faden-Linie; die eigentliche Nordsee dagegen und das Meer, welches die britischen Inseln umgiebt, ist nur an sehr wenigen Stellen mehr als 100 Faden tief, dagegen außerordentlich reich an flachen Bänken, welche sich bis auf zehn Faden oder weniger dem Meeresspiegel nähern. So erklärt sich der Reichthum der Nordsee an Plattfischen, und die große Bedeutung, welche der Frischfischfang mit Schleppgeräthen, vor

Allem die englische Trawlnetz-(Baumschleppnetz-)fischerei, in der Nordsee besitzt. Ganz anders in Norwegen. Hier ist der tiefliegende Meeresboden arm an Plattfischen oder wenigstens wegen seiner Tiefe nicht mit Schleppgeräthen zu befischen. Schollen, Steinbutte, Zungen, ja auch Schellfische spielen daher nicht die geringste Rolle als Gegenstände des Fanges, sondern an ihre Stelle treten die eigentlichen Bewohner des freien, offenen Weltmeeres, welche zum Zweck des Laichens in ganz bestimmten Jahreszeiten die Nähe der Küste aufsuchen, nämlich Kabeljau, Hering und Makrele.

Die Hauptweidegebiete aller dieser Fischarten liegen draußen in hoher See oder weiter nördlich im Eismeer, d. h. in Gegenden, welche dem Einfluß des Menschen bis jetzt völlig unzugänglich sind. So müssen begreiflicherweise die ungeheueren Fischscharen, welche zu bestimmten Zeiten an den Küsten auftreten, den Norwegern mehr als anderen Völkern als ein Segen des Himmels erscheinen, den der Mensch nur hinnehmen, den er aber auf keine Weise weder vermehren noch vermindern kann. In der That zeigt uns die Geschichte der norwegischen Fischereien und die genauere Statistik der letzten 20 Jahre, daß die Schwankungen in den Erträgen nicht das Geringste zu thun haben mit Ueberfischung oder sonstigen schädlichen Maßnahmen der Fischer, wie es theilweise an den britischen Küsten der Fall ist, sondern daß sie aus ganz anderen, noch unbekannten Ursachen zu erklären sind, welche in der Natur des nordischen Meeres selbst liegen.

Man kann die gesammte Küstenstrecke Norwegens in Bezug auf die Art und die Erträge der Seefischereien in vier Abschnitte theilen. Der erste ist die Küste des Skagerraks von der schwedischen Grenze bis Kap Lindesnaes; sie liefert vom Gesammtertrage der Fischerei im Mittel nur etwa $3^1/_2$ pCt., und nur der Fang von Makrelen, Hummern und Lachsen ist hier von Bedeutung. Die zweite Küstenstrecke ist die der Nordsee von Kap Lindesnaes bis Kap Stat; sie liefert im Durchschnitt etwa 9 pCt. des Gesammtertrages; die wichtigste Fischerei dieser Strecke ist die auf den Frühjahrshering, sodann auf Breitling, Hummer und Lachs. Als dritte Strecke folgt die Küste des norwegischen Nordmeeres vom Kap Stat bis hinauf zur Insel Söroe in Finnmark; sie ist die ertragreichste von allen (durchschnittlich 71 pCt. des Gesammtertrages); hier liegt das Gebiet des großen Winterdorsch- (Kabeljau-), Fetthering- und Großheringsfanges. Die vierte Strecke endlich, die Eismeerküste von der Insel Söroe an, liefert im Mittel 17 pCt. des Gesammtertrages, hauptsächlich aus dem Fang des Frühjahrsdorsches oder der sogenannten Loddefischerei. Diese Uebersicht bestätigt das oben Gesagte, daß nämlich

nicht die eigentliche Nordsee, sondern das offene Weltmeer die Hauptquelle des norwegischen Fischreichthums ist."

So weit Professor Heincke. — Im Jahre 1897 belief sich der Gesammtwerth des Fischereiertrages in Norwegen auf 25 207 000 Kronen (1 Krone = 1 Mark 12½ Pfennig), und es hat sich, im Vergleich zu jenen vor 12 Jahren gemachten Angaben, das Zahlenverhältniß nach der amtlichen Statistik für 1897 etwas verändert: es kommen dem Werth nach auf die Küste des Skagerrak 3,53 pCt., auf die zweite Küstenstrecke, Nordsee von Kap Lindesnaes bis Kap Stat 17,28 pCt., auf die näher bezeichnete dritte Strecke (des norwegischen Nordmeeres) 66,71 pCt. und auf die Eismeerküste von der Insel Söroe an 12,47 pCt.

Die Zahl der Fischer, welche in den letzten 6 Jahren, 1892 bis 1897, einschließlich an der Kabeljau- (Dorsch-), Fetthering- und Makrelenfischerei theilnahmen, hat sich etwas vermindert. 1892 zählte man Fischer: in der Kabeljaufischerei 101 659, in der Fettheringsfischerei 28 437 und in der Makrelenfischerei 3117. Dagegen waren diese Ziffern 1897: 92 693, 28 352 und 2566.

Unter allen Fischereien steht in erster Linie der Fang des Kabeljaus. Sein Ertragswerth machte, als Professor Heincke die hier mehrfach citirte Abhandlung schrieb, 1885 bis 1886, allein 60 pCt. des Gesammtwerthes der norwegischen Seefischerei aus, welcher Satz sich inzwischen für 1897 auf mehr als 66,01 pCt. erhöht hat. Diese Fischerei wird innerhalb der Territorialgewässer, d. h. in einer Entfernung von 10 Meilen von der Küste und zwar fast ausschließlich mit offenen Booten betrieben, welche Garne, Langleinen oder Handschnüre oder mehrere dieser Geräthe zugleich führen. Auf jedes Boot mit Garnen (einer Art Stellnetzen) kommen 3 oder 4 Mann, auf jedes Langleinenboot meist 3, auf ein Handschnurboot meist 4 Mann. Die kostspieligere Garnfischerei ist die einträglichste, die mit Handschnüren die billigste, aber auch die am wenigsten ergiebige. Neuerdings ist die Leinenfischerei bedeutender geworden gegenüber der Garnfischerei; die Handfischerei liefert im Durchschnitt nur 8 bis 10 pCt. der Gesammtausbeute.

Wir folgen der Darstellung Professor Heinckes weiter: „Die gesammte Kabeljaufischerei zerfällt in den Fang des Winterdorsches und des Frühjahrs- oder Loddedorsches. Bei der ersteren handelt es sich um Fische, welche mit viel Rogen und Milch laichreif an die Küste kommen, und zwar schon von Januar an bis zum April, wo die ausgelaichten Fische wieder wegziehen. Die Hauptfischerei auf Winterdorsch (norwegisch Skrei) findet bei den Lofoten statt. Der Frühjahrs- oder Loddedorsch erscheint an den Küsten des Eismeers von Februar bis Mai und ist kein laich-

reifer Fisch; er kommt vielmehr nur an die Küsten in Verfolgung des Lodde, einer Art Stint, welcher um diese Zeit in ungeheuren Scharen die Buchten der Eismeerküste aufsucht und selbst als Köder gefangen und benutzt wird. Dementsprechend werden auch bei der Dorschfischerei nur wenig Garne, sondern meistens Langleinen und Handschnüre gebraucht. Die Fischerei auf Winterdorsch oder Skrei bei den Lofoten und Vesteraalen, und zwar hauptsächlich auf der Innenseite dieser Inseln, ist seit alters die bedeutendste in Norwegen und einzig in ihrer Art. Zu ihr strömen von allen Punkten der norwegischen Küste von Januar an zahlreiche Fischerboote zusammen, begleitet von Handelsfahrzeugen, welche theils das zum Bereiten der Fische nöthige Salz bringen, theils den Fang kaufen, theils für die sonstigen Bedürfnisse der Fischer sorgen. Die ganze Fischerei wird unter dem Befehl eines Marineoffiziers vom 16. Januar bis zum 14. April genau und streng beaufsichtigt, und eine große Zahl gesetzlicher Vorschriften regelt den ganzen Betrieb. Dem Aufsichtschef liegt auch die Beschaffung der Statistik dieser Fischerei ob; dieselbe ist eine sehr umfassende und äußerst genaue. In den letzten 10 Jahren waren im Aufsichtsbezirk durchschnittlich etwa 25 000 Fischer mit etwa 6000 Booten bei dieser Fischerei beschäftigt, und der Ertrag belief sich auf durchschnittlich 24 Millionen Stück, von denen jedes im Mittel 4 kg wog.

Die größere Menge der bei den Lofoten gefangenen Fische, etwa $^2/_3$ bis $^3/_4$, wird zu Klippfisch verarbeitet, d. h. von Kopf, Rückengräte und Eingeweiden befreit, gesalzen und dann getrocknet. Der Rest wird ungesalzen getrocknet und heißt dann Stockfisch; von ihm giebt es drei Sorten: der gewöhnliche, nur des Kopfes und der Eingeweide beraubte Stockfisch heißt Rundfisch. Wird der Fisch der Länge nach am Rücken gespalten, die Wirbelsäule herausgenommen und die beiden Hälften auseinandergedrückt, so heißt er Rotscher oder Flackfisch. Die dritte, geringwerthigste Art ist der Sei, d. h. getrockneter Köhler (Gadus carbonarius). Der Klippfisch steht natürlich höher im Preise als der Stockfisch. — Nächst den beschriebenen Fischsorten ist das wichtigste Produkt der Lofotenfischerei der Leberthran."

Die sogenannten Skreifischereien (Winter- und Frühjahrsdorsch-Fischerei) lieferten nach der amtlichen Statistik im Jahre 1897 eine Ausbeute von 61 675 400 Stück Dorsch, 130 187 hl Lebern und 54 575 hl Rogen, deren Werth zusammen mit 12 429 507 Kronen angeschlagen wurde.

Auch außerhalb des Territorialgewässers finden von Norwegen aus Kabeljaufischereien statt, und zwar mit gedeckten Booten.

Der Heringsfischereien Norwegens sind, wie Heincke ausführt, viererlei: „Der Fang des Frühjahrsherings, des Fett- oder Sommerherings, des Groß- oder Nordherings und endlich des Breitlings und

anderer kleiner Heringssorten. Der Betrieb geschieht in offenen Booten, theils mit Treibnetzen (garn), theils mit Sperrnetzen (not). Die Sperrnetzfischerei wird von Bootsgenossenschaften (sogenannten notlag) betrieben, von denen jede aus 13 bis 14 Mann, mehreren Booten und Netzen besteht. Wenn die Heringe in die Fjorde eingedrungen sind und wieder herauswollen, wird mit einem oder mehreren großen Sperrnetzen der Ausgang des Fjords geschlossen, und die anderen waadenartigen Netze fangen die Fische heraus."

Das Ergebniß der Heringsfischereien giebt die amtliche Statistik für 1897 auf im Ganzen 1 898 419 hl an, während beispielsweise 1892 die gefangene Menge 1 826 000 hl betrug. Der Ertrag in Geld steigerte sich wesentlich, denn derselbe betrug 1897 7 566 000 Kronen, gegen 4 642 000 Kronen im Jahre 1892. Die Fischerei auf Breitling und andere kleine Heringe lieferte im Durchschnitt der Jahre 1892 bis 1897 388 335 Kronen.

Die Makrelenfischerei ist auf die Küstenstrecke von der schwedischen Grenze bis zum Kap Stat, also auf Skagerrak und Nordsee, beschränkt. Der Fisch erscheint im Mai in der Nähe der Küste und bleibt bis in den Herbst hinein. Der Fang geschieht theils mit Schleppschnüren, theils mit Stell-, Zug- und Sperrnetzen, besonders aber auch von größeren gedeckten Booten aus mit Treibnetzen. Die erzielte Menge der Fische war in der Periode 1892 bis 1897 eine sehr verschiedene. 1892 wurden 2 639 000 Stück gefangen, 1894 sogar 3 907 000, 1897 dagegen nur 1 525 000, deren Werthertrag sich auf 247 000 Kronen belief.

Die Lachsfischereien an der Küste und den Flußmündungen lieferten 1897 eine Werthausbeute von 1 090 000 Kronen, die Hummerfischerei einen Werth von 450 744 Kronen.

Die sogenannte Sommerfischerei auf Leng, Brosme, Sei, Heilbutt, Flunder und andere Tiefenfische wird theils in offenen, theils in gedeckten Booten mit Leinen und Handangeln, zum Theil außerhalb der Territorialgewässer betrieben. Sie lieferte im Jahre 1897 eine Werthausbeute von 3 026 879 Kronen.

Die übrigen Seefischereien übergehen wir hier, weil von minderer Bedeutung, bis auf die Eismeerfischerei, welche hier noch kurz in Verbindung mit dem Walfang an der Nordküste von Norwegen und Island behandelt werden soll.

Während in früheren Zeiten die Fischerei im europäischen Eismeer in den Händen der Engländer, Schotten, Niederländer und Deutschen lag, sind diese Nationen bis auf eine kleine Dampferflotte, welche noch heute von dem schottischen Hafen Dundee zum Walfang in die Davisstraße und die weiter nördlich sich anschließenden Meerestheile ausgeht, von der Eismeer-

fischerei zurückgetreten und es hat Norwegen in den letzten Jahrzehnten einen hervorragenden Antheil an dieser Fischerei gewonnen. Im Frühjahr geht von vier norwegischen Häfen eine kleine Dampferflotte, im Jahre 1897 13 Schiffe, in das Eismeer, um auf dem Treibeis bei der Insel Jan Mayen das Schlagen junger Robben zu betreiben. Neuerdings ist dieser Seehundsfang auf das Treibeis zwischen Island und der Ostküste von Grönland ausgedehnt worden. Der Ertrag in den letzten drei Jahren belief sich auf einen jährlichen Bruttowerth von über 600 000 Kronen. Ferner gehen jährlich eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge (Slupen oder Jachten) in die Gewässer von Spitzbergen und Nowaja-Semlja, wo der Fang von Seehunden, Walrossen, Weiß- und Schnabelwalen, endlich des Eishais, betrieben wird. Die Zahl dieser Fahrzeuge, welche in den Häfen Tromsö, Hammerfest und Vardö beheimathet sind, betrug 1896 57, 1897 63. Der Bruttoertragswerth dieser Fischerei belief sich im Jahre 1896 auf 319 407, im Jahre 1897 auf 368 849 Kronen. Auf diesen Fahrzeugen, deren jedes etwa 10 Mann Besatzung hat, besteht der Lohn der Fangleute in einem Antheil des Ertragswerthes der Fischerei. Es kommt nun noch die Küstenfischerei auf Finnwale an der Küste Finnmarkens und des Amtes Tromsö und ferner für norwegische Rechnung auf Island hinzu. Dieselbe wird von einer Reihe von Stationen längs der Küste betrieben und ist wiederholt in ihren Einzelheiten geschildert worden. Die Menge wie der Werth der erzielten Fangergebnisse ist bedeutend, denn es wurden in den Jahren 1895 652 Wale im Werthe von 663 700 Kronen, 1896 1100 Wale im Werthe von 1 036 000 Kronen, und 1897 1080 Wale im Werthe von 1 321 000 Kronen getödtet.[1])

Dänemark und Nebenlande.

Die Seefischereien Dänemarks haben sich in neuerer Zeit bedeutend entwickelt. Man kann sie in folgende Abtheilungen zerlegen: 1. die Fischerei auf Schellfisch, Kabeljau und Plattfische, welche in der Nordsee und dem Skagerrak, von Jütland aus, hauptsächlich mit Langleinen betrieben wird; 2. die Angelfischerei auf Lachs von Bornholm und Christiansö aus in der Ostsee; 3. die Heringsfischerei mittelst Treibnetz im Großen Belt, Kattegat und überhaupt in der Ostsee von Bornholm

---

[1]) Ueber die norwegische Eismeerfischerei finden sich ausführliche Angaben in Band IV der Abhandlungen des deutschen Seefischereivereins unter dem Titel: Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang, von Dr. M. Lindeman, Berlin 1899, Verlag von Otto Salle, S. 4 u. ff.

aus; 4. die Fischerei des Wanderaals (Blanken Aals) an den Ostseeküsten. Es ist dies eine mittelst großer Reusen, den sog. Aalegaards, und verschiedenen anderen Fanggeräthen betriebene Küstenfischerei.

Besonders hervorzuheben ist die Fischerei im Limfjord, welche erst in den letzten 70 Jahren, seitdem eine Wasserverbindung zwischen diesem Fjord und der Nordsee entstanden ist, sich entwickelt hat. Der Betrieb ist ein sehr vielseitiger und erstreckt sich auch auf Austernfang.

Der gesammte Werthertrag der Seefischereien Dänemarks, im Jahre 1897 6 415 148 Kronen, vertheilte sich in diesem Jahre auf die verschiedenen Fischereigebiete so, daß die weitaus bedeutendsten Werthe von den Fischereien in den Gewässern innerhalb Skagens, nämlich 4 619 794 Kronen, geliefert wurden. Das dem Werthe nach nächst bedeutende Gebiet war sodann der Limfjord mit 1 029 872 Kronen, und als drittes kommt die an und von der jütischen Westküste aus in der Nordsee betriebene Seefischerei mit 765 982 Kronen hinzu. Als Gesammterträge der Seefischereien in den Jahren 1892 bis 1897 einschließlich werden in einem amtlichen Bericht[1]) folgende Ziffern angegeben:

1892	5 511 691 Kronen	1895	5 945 721 Kronen
1893	5 273 517 „	1896	6 611 849 „
1894	6 021 490 „	1897	6 415 148 „

Der wichtigste Fischereihafen an der Westküste Jütlands ist das früher viel auch von deutschen Fischereifahrzeugen besuchte Esbjerg. Der Hafen ist neuerdings erweitert, da sich ein erheblicher Handel mit Seefischen, namentlich durch Versandt derselben in Eis, ausgebildet hat. Seit 1894 ist die Anzahl der in Esbjerg zu Hause gehörenden Fischerfahrzeuge von 18 auf 33 gestiegen, die Gesammttragfähigkeit derselben von 228 auf 634 Tonnen, die Durchschnittstragfähigkeit von 12,7 auf 19,2 Tonnen.[2])

Ein von den dänischen Nordseefischern seit etwa 1891 statt des mehrfach geschilderten Schleppnetzes eingeführtes Zugnetz, das mit einem oder zwei Booten ausgefahren wird, soll sich sehr bewährt haben.

Es erübrigt nun noch, einen kurzen Blick auf die Seefischereien der dänischen Nebenländer, der Faröer und Islands, zu werfen. Die Hauptfischerei in beiden Gebieten ist der Fang der Kabeljauarten, ferner des Herings und des Heilbutts. Die Seefischerei ist, wie wohl erklärlich, auf den Faröern die Hauptbeschäftigung der Bewohner. Die Fischerei-

[1]) Fiskeri-Beretning for Finansaaret 1897—1898, Udarbejdet paa Landbrugsministeriets Foranstaltning af C. F. Drechsel. Kopenhagen 1899.

[2]) Vergl. über Esbjergs Bedeutung den in der „Marine-Rundschau“, Jahrgang 7, Heft 7, Juli 1896, mitgetheilten Auszug aus dem Bericht des zum Schutz der deutschen Nordseefischereien bestimmten Avisos der Kaiserlichen Marine „Meteor“, S. 487 u. ff.

geräthe sind fast ausschließlich Handschnüre und Langleinen. Die Bewohner dieser Felseninseln fischen mit offenen Booten das ganze Jahr hindurch rund um die Inseln und zwar sowohl in den Fjorden als in der hohen See nahe dem Lande und weiter hinaus. Die beste Zeit ist der Februar. Deckfahrzeuge fischen nur im Sommer und erstrecken ihre Reisen auch in die Gewässer Islands. Im Jahre 1882 wurde der Ertrag auf 4 Millionen Pfund Fisch im Werthe von 800 000 Kronen angegeben. Der gelegentlich auf den Faröern stattfindende Fang einer kleineren Walart, des Grindwales, ist zu Zeiten ein einträglicher.

Wir wenden uns nun den bei Island und von Island aus betriebenen Fischereien zu. Die von Island aus zum großen Theil in offenen Booten, zum Theil auch in Deckfahrzeugen betriebene Kabeljaufischerei findet zu drei verschiedenen Perioden statt. Die erste, die Winterfischzeit, beginnt in den ersten Tagen des Februar und endigt am 14. Mai, die zweite, die Frühjahrsfischerei beginnt am 14. Mai und endigt am 23. Juni, die Herbstfischerei währt vom 29. September bis Weihnachten.

1882 wurde der Ertrag der von Island aus betriebenen Kabeljaufischerei auf 20 Mill. Pfund zu einem Werth von 4 Mill. Kronen angegeben. Der als „Klippfisch" bereitete Fisch wird hauptsächlich nach dem südlichen Europa ausgeführt, während der „Platt- oder Stockfisch" im Lande selbst verbraucht wird.

Der Ertrag der Heringsfischerei wurde für 1883 auf einen Werth von 1 300 000 Kronen geschätzt. Daneben ist noch der Fang des Eishais, der, wie wir gesehen haben, auch in der Eismeerfischerei der Norweger bei Spitzbergen eine Rolle spielt, hervorzuheben. Ein mit der Fischerei Islands vertrauter Herr sendet mir noch folgende Notizen: Im Jahre 1896 fischten unter Island 105 isländische Fahrzeuge von je 15 bis 70 Tons mit 240 Fischern; dabei wurde auch mit Booten gefischt. 39 Faröer-Fahrzeuge fischten gleichzeitig daselbst. Die Fischer hatten einen Verdienst von 4 bis 10 Kronen für den Mann.

Die sehr bedeutende Fischerei der Franzosen bei Island wird demnächst unter Frankreich näher besprochen werden. Auch von Dänemark, England, Norwegen, den Faröern und Deutschland aus wird neuerdings die Fischerei bei Island mit mehr oder weniger Erfolg durch Dampfer und Segler betrieben, worüber Näheres in einem durch die „Mittheilungen" veröffentlichten Aufsatze des Kapitänleutnants a. D. G. Wislicenus, Jahrgang 1894 über die „Islandfischerei" zu ersehen ist.

Nach dem Jahresbericht von Havemann über die deutsche See- und Küstenfischerei für April 1896 bis 1897 wurden von den Fischdampfern der Weserhäfen im Berichtsjahr 26 Fischreisen in die Gewässer

von Island unternommen. Der Durchschnittsfang einer solchen 14 bis 15tägigen Reise schwankte zwischen 400 und 600 Centnern und bestand zum größten Theil aus großen Schellfischen, die am Markt hohe Preise erzielten.

Schweden.

Die Länge der Seeküsten Schwedens, von den zahlreichen Baien und Fjorden abgesehen, beträgt 25000 km, und von den 5 Mill. Einwohnern des Königreichs Schweden haben etwa 50000 ihren Unterhalt von den Fischereien.[1])

Die Meerestheile, in welchen sich die schwedische Seefischerei bewegt, sind der Bottnische Meerbusen und die Ostsee, welche auf der schwedischen Seite durch den Sund wiederum mit dem Kattegat und der Bai von Bohus und mittelbar durch das Skagerrak mit der Nordsee in Verbindung steht. Die tiefe Rinne der norwegischen Küste reicht nicht bis zur schwedischen Ufergrenze. Die Tiefen der Bai von Bohus gehen nur stellenweise über 200 m hinaus. Das Kattegat ist mit Ausnahme eines tiefen Kanals, welcher südwärts längs der schwedischen Küste bis zur Insel Anholt reicht, nicht tiefer als 50 m. Neuere Untersuchungen, namentlich schwedischerseits, haben die Hydrographie der Ostsee näher festgestellt, und wir wissen, daß die Ostsee im Allgemeinen ein flaches Seebecken ist, jedoch mit ausgedehnten Vertiefungen von 100 bis 200 m, die sich stellenweise bis auf 300 und sogar 400 m absenken.

Auf die einzelnen vorkommenden Fischarten, deren man, soweit es sich um reine Salzwasserfische handelt, 135 gezählt hat, kann hier nicht weiter eingegangen werden, sondern es ist nur hervorzuheben, daß die Zahl der echten Salzwasserfische an der Westküste Schwedens größer ist als in der Ostsee.

Der Hering, besonders die kleinere in wenig salzhaltigem Wasser lebende Art, der Strömling, findet sich längs der schwedischen Küste überall von Bohuslän bis hinauf zum nördlichen Theil des Bottnischen Meerbusens. Es ist oben bereits der reichen Heringsfänge gedacht, welche in großen Mengen neuerer Zeit während der Monate Oktober,

[1]) Wir entnehmen diese Mittheilungen den sachkundigen Erläuterungen des Königlichen Fischereiinspektors Dr. Lundberg zu dem Katalog der schwedischen Abtheilung der internationalen Fischerei-Ausstellung in Bergen 1898.

November und auch noch später in den Küstengewässern von Bohuslän stattfanden. Der Fang wird theils vom Lande aus mittelst großer Zugnetze, theils mittelst Treibnetzen weiter hinaus in der See betrieben. Wie bedeutend diese Treibnetzfischerei des Distrikts von Bohus ist, ergeben folgende Ziffern. Im Jahre 1896 wurden von 176 Booten, die von 964 Leuten bemannt waren, mittelst 5410 Netzen Heringe im Werthe von 144 110 Kronen erbeutet. Eine Uebersicht über die gesammte Winter-Heringsfischerei des Distrikts von Bohus, die also auch den Fang vom Lande aus zum Theil mit offenen Booten umfaßt, ergiebt, daß in der Periode 1893/1894 in runden Ziffern 2 182 000 hl im Werthe von 1 637 000 Kronen, 1894/1895 1 815 000 hl im Werthe von 2 014 000 Kronen, 1895/1896 2 372 000 hl im Werthe von 2 192 000 Kronen, 1896/1897 dagegen nur 353 160 hl im Werthe von 1 118 000 Kronen Heringe gefangen wurden. Ein bedeutender Theil des Fanges wird leicht gesalzen in Nachbarländer — Deutschland, Rußland, England — ausgeführt. Nach dem Ausweis der schwedischen General-Zollverwaltung wurden, wie das Juniheft der „Mittheilungen des deutschen Seefischereivereins" von 1899 berichtete, im Jahre 1898 aus Schweden ausgeführt: Frische Heringe 377 250 Doppelcentner, andere frische Fische 17 980 Doppelcentner, gesalzene, marinirte, getrocknete oder geräucherte Heringe 167 780 Doppelcentner und 2730 Doppelcentner andere Fischwaaren aller Art.

Gegenüber diesen Zahlen erscheinen andere Zweige der schwedischen Seefischerei unbedeutend. So wird der Heringsfang von Ystad für 1897 auf 470 000 Kronen Werth, derjenige der Blekinger Fischerleute für 1896 auf 167 000 Kronen angegeben. Die Heringsfischerei der Insel Gotland ertrug 1896 274 250 Kronen. Noch ist aber der von Bohuslän aus mittelst der sogenannten Bankslupen betriebenen Bankfischerei auf Kabeljau zu gedenken. Diese Fahrzeuge haben in der Regel eine Tragkraft von 30 bis 60 Tonnen und eine Besatzung von 8 bis 10 Mann. Bemerkenswerth ist besonders, daß dieselben im gemeinschaftlichen Besitze ihrer Bemannung sind, und daß das Ergebniß der Fischerei nach Abzug eines Theiles zur Deckung der Herstellungskosten des Schiffes und Reparatur desselben gleichmäßig unter den Eigenthümern getheilt wird. Diese Fischer betreiben ihre Hochseefischerei auch in der Nordsee und einzelne Fahrzeuge sind seit 1894 sogar in die Gewässer von Island auf die Fischerei gegangen.

Die Bohusläner Kabeljaufischerei lieferte 1897 einen Ertrag von 109 000 Kronen. Die Zahl der sogenannten Bankfischerfahrzeuge betrug 1896 218 mit einer Gesammttragfähigkeit von 4423 Tons und einer

Bemannung von 1716 Leuten. Der Gesammtertrag wurde auf 495 000 Kronen angegeben.

Andere Zweige der schwedischen Fischerei, wie z. B. diejenige auf Aale und Küstenlachs, müssen wir hier übergehen.

Großbritannien und Irland.

Die Beschaffenheit der Küsten des großbritannischen Inselreiches, ihre zahlreichen Buchten, wie die hydrographischen Verhältnisse der sie umgebenden Meerestheile boten von Anfang an die Bedingungen der Entwicklung eines reichen Fischlebens.[1]) Die Bevölkerung der Küsten war hinsichtlich ihres Erwerbes zum großen Theile auf die See angewiesen. Vor und neben der Seehandelsfahrt entstand die Seefischerei als ein bedeutendes Gewerbe, welches in dem Maße emporkam, als die stetige Zunahme der Bewohnerschaft des gesammten Inselreiches eine wachsende Menge von Nahrungsmitteln erforderte. Die von der Küste am weitesten entfernten Orte lagen von ihr doch nur etwa dreißig geographische Meilen ab, es bedurfte daher kaum der raschen und leichten Verkehrsmittel der Gegenwart, um dem Seefischereigewerbe hohe Bedeutung für die Ernährung der gesammten Bevölkerung zu verleihen. Wie für die Industrie, den Bergbau, so bildeten sich auch für die Fischerei gewisse Mittelpunkte. So sind z. B. Orte wie Brixham an der Südküste, Yarmouth, Grimsby, Peterhead, Wick und andere an der Ostküste zum Theil schon früher, zum Theil erst in neuerer Zeit durch die Fischerei und den Fischhandel emporgeblüht. Dazu suchte die Regierung in früherer Zeit die Seefischerei-Interessen auf mannigfache Weise zu fördern und zu schützen, auch auf dem zweifelhaften Wege der Bewilligung von Prämien, die indeß nun schon lange abgeschafft sind.

Die herrschende Stellung, welche die großbritannische Marine auf den Weltmeeren mehr und mehr einnahm, wurde indirekt auch durch die Entwickelung der Seefischerei und die dadurch bedingte Heranbildung zahlreicher seetüchtiger Mannschaften gefestigt. Den jetzigen Zustand der großbritannischen Seefischereien kennzeichnet, soweit es sich um statistische Daten handelt, der neueste Bericht an das Parlament über das Jahr 1898.[2])

[1]) Die Seefischereien, ihre Gebiete, Betrieb und Ertrag von Dr. Moritz Lindeman. Gotha, Justus Perthes, 1880.

[2]) Vergl. „Statistical Tables and Memorandum relating to the Sea Fisheries of the United Kingdom in the year 1898". London 1899, S. 30.

Es wurden in England und Wales während der letzten drei Jahre folgende Mengen und Werthe von Seefischen, direkt von den Fischgründen kommend, gelandet, wobei ausdrücklich zu bemerken ist, daß der vom Auslande' eingeführte Fisch, wie auch solcher Fisch, der vorher an einem anderen Punkte des vereinigten Königreiches gelandet wurde, ausgeschlossen ist.

England und Wales.

Jahr	Gelandete Fische, Schalthiere ausgeschlossen		Gelandete Schalthiere	Gesammtwerth
	Menge in Centnern	Werth in Pfd. Sterl.	Werth in Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
1896	7 551 000	5 167 000	343 000	5 510 000
1897	7 946 000	5 569 000	335 000	5 904 000
1898	8 088 000	5 762 000	369 000	6 130 000

Die Menge und Werthe für Schottland betrugen 1898 nach einer vorläufigen, wie wir sehen werden, noch zu niedrigen Ermittelung der Board of trade in dem genannten Bericht (in runder Summe) 6 545 000 Centner gelandeter Fisch ohne Schalthiere im Werthe von 1 876 500 Pfund Sterl., gelandete Schalthiere 77 300, im Ganzen 1 953 800. Der Gesammtwerth der an den Küsten Irlands von der Fischerei gelandeten Seefische und Schalthiere hatte einen Werth von 316 000 Pfund Sterl. Der Gesammtwerth der in England und Wales, in Schottland und Irland von der Fischerei gelandeten Seefische und Schalthiere war mithin die Summe von 8 400 000 Pfund Sterl.

Aus den weiteren statistischen Daten dieses Berichtes ergiebt sich, daß die Ostküste Großbritanniens, sowohl in der Menge der gelandeten Seefische wie in deren Werth gegenüber den Fängen von der West- und von der Südküste aus, bei Weitem überwiegt. Die größte Menge der an der Ostküste gelandeten Seefische sind Schellfische, Heringe und Schollen. An der Südküste liefert der Fang der Makrelen und des Pilchard (Sardine, Clupea Pilchardus) die größten Mengen, während sich an der Südküste die Mengen und Werthe verschiedener anderer Fischarten mehr vertheilen. Dabei fand im Jahre 1898 eine Nettoeinfuhr (wobei also die wieder ausgeführten Mengen abgezogen sind) im Werthe von 2 931 764 Pfund Sterl. statt.

Bereits oben in dem „Allgemeinen Ueberblick" über die Nordseefischerei ist die Bedeutung Schottlands gekennzeichnet. Es sei hier in dieser

Richtung noch Einiges der Vollständigkeit halber unter theilweiser Wiederholung des in jenem „Allgemeinen Ueberblick" Gesagten, aus dem später als die eben benutzten **Statistical Tables** erschienenen Jahresbericht der schottischen Fischereibehörde für 1898[1]) angeführt. Im Jahre 1898 waren im Ganzen 36 000 Fischer auf 11 590 Fischerfahrzeugen aller Art thätig; die Zahl der Personen, welche in der Seefischerei und den sich anschließenden Industrien beschäftigt waren, betrug im Ganzen (die Seefischer eingeschlossen) 89 600.

Die Seefischereiflotte zählte 11 400 Fahrzeuge, die durch Segel und Ruder bewegt wurden, mit einer Bemannung von 34 600 Personen und bei einem Werth von 1 286 000 Pfund Sterl., und ferner 190 Fischdampfer, deren Werth 576 000 Pfund Sterl. war und deren Bemannung aus 1530 Personen bestand. Von diesen Dampfern waren 149 sog. Trawler, die also den Frischfischfang mit Schleppnetzen betrieben, sie waren mit 1200 Leuten bemannt, und ihr Werth betrug 491 500 Pfund Sterl.; 41 Dampfer fischten mit Leine und Angel oder waren in der Muschelgewinnung mittelst des Scharrnetzes beschäftigt.

Die Gesammtmenge von Seefisch (Schalthiere ausgeschlossen), welche 1898 in Schottland gelandet wurde, belief sich nach den endgültigen Ermittelungen der schottischen Fischereibehörde auf 6 557 800 Centner, gegen 5 001 000 Centner im Jahre 1897; somit ergab sich eine Steigerung von mehr als $1^1/_2$ Millionen Centner. Der Werth des Fanges von 1898 (jedoch den Werth der Schalthiere eingeschlossen) wird auf 1 957 000 Pfund Sterl. angegeben, welche Summe den Werth der Fänge des Vorjahres um 247 000 Pfund Sterl. übersteigt.

Nach der Art und Weise des Betriebes und den Objekten des Fanges kann man die außerordentlich mannigfaltige Seefischerei Großbritanniens und Irlands eintheilen in: 1. Die Fischerei mit dem Baumschleppnetz, größtentheils für den Fang des frisch (in Eis) auf den Markt und zum Konsum gebrachten Fisches. 2. Die Treibnetzfischerei, hauptsächlich auf Heringe zum Salzen und Räuchern. 3. Die Leinenfischerei auf Kabeljau. 4. Die übrigens wenig bedeutende Fischerei mit dem Zugnetz (**seine-net**), **stow-net** (Beutelnetz) und ähnlichen Geräthen. 5. Den Wal- und Seehundfang, welchen schottische Fahrzeuge im europäischen und amerikanischen Eismeer betreiben.

An Werth und Menge des Fanges steht der Hering obenan. Schottland ist der Hauptsitz dieses Betriebes, welcher einen wichtigen

[1]) **Seventeenth Annual Report of the Fishery Board for Scotland. Being for 1898. Part I, General Report. Glasgow 1899.**

Ausfuhrartikel liefert. Wie bereits bemerkt, ist das Fanggeräth hauptsächlich das aus Baumwollgarn gefertigte Treibnetz. Diese Netze werden in eigenen Fabriken angefertigt; die Zahl der Netze, welche ein Boot führt, hängt von der Größe des Fahrzeuges ab und ist daher verschieden.

An der schottischen Westküste beginnt die Heringsfischerei schon in dem oft sehr sturmreichen Monat April, und in der Meerenge Minch findet der Fang im Mai und Juni statt. Bei Weitem die wichtigste Heringsfischerei wird aber, wie schon oben erwähnt, von der Ostküste aus in der Zeit vom Juni bis in den Spätherbst betrieben. Gerade das vorige Jahr (1898) war eines der produktivsten. Der 17. Jahresbericht der schottischen Fischereibehörde äußert sich in dem allgemeinen Theil desselben über die schottische Heringsfischerei 1898 wie folgt: Die Bedeutung dieser Fischerei liegt in der Ausfuhr. Es wurden 1898 1 432 500 Barrels Heringe im Werthe von 1 382 000 Pfund Sterl. ausgeführt. Bei der Menge von Leuten, welche diese Fischerei nicht bloß auf See, sondern auch am Lande durch das Ausweiden, Salzen und Verpacken der Fische beschäftigt, ist gerade diese Fischerei für die Volkswirthschaft Schottlands und Englands von größter Bedeutung. Allein 4240 Fahrzeuge, bemannt mit 25 350 Leuten, wurden 1898 in der Heringsfischerei Schottlands beschäftigt. Die Summe, welche die Letzteren einnahmen, wird auf 952 400 Pfund Sterl. angegeben. Dazu kommt die Kauffahrteiflotte, welche die Ausfuhr des Fanges nach dem Ausland vermittelt. Der Tonnengehalt der in diesem Betrieb beschäftigten Schiffe wird auf 238 700 Tonnen, die Zahl der auf diesen Schiffen beschäftigten Mannschaften auf 13 100 angegeben.

Man kann sich kaum eine Vorstellung von dem Treiben in den Häfen der schottischen Ostküste zu der Zeit der großen Heringsfischerei machen. Viele, welche in diesen Häfen um diese Zeit Beschäftigung suchen, kommen in kleinen Fahrzeugen zu Wasser an. „Zu dieser Bevölkerung", so heißt es in dem Bericht einer schottischen Zeitschrift, „bringt jeder Eisenbahnzug Hunderte von Hochländern von Inverneß, Sutherland, Roß und den Inseln heran, die Beschäftigung an Bord der Boote suchen und welche sammt den Pächtern, die Erdarbeiter anwerben wollen, den Bummlern, den Hausirern, den Predigern der verschiedenen Kirchen und Sekten ꝛc. die normale Bevölkerung um viele Tausende vergrößern und eine Buntscheckigkeit zuwege bringen, von welcher man sich schwerlich einen Begriff machen kann. Die Fischerstädte von Aberdeenshire und die nördlicheren Häfen erwachen nach langem Schlafe zu dem Bewußtsein, daß die Arbeitszeit begonnen hat; die früher so leeren Straßen wimmeln von Männern,

Frauen und Kindern, zusammengewürfelt in dem Verlangen, Theil zu haben an der Beute aus der Tiefe.

Der Anblick der Abfahrt so vieler Boote vom Hafen, die bei zwei, drei und halben Dutzenden ausgehen, ist unter gewöhnlichen Umständen schon höchst interessant; wenn aber die Aussichten eines besonders guten Fanges die Fischer beleben und jeder, bestrebt, die Fischgründe rasch zu erreichen, dem anderen den Rang ablaufen will, ist der Hafenkanal der Schauplatz der äußersten Verwirrung: Jauchzen und Schreien wechselt, Drama und Lustspiel, zum Ergötzen der auf der Kaje versammelten Menge. Wenn eine frische Brise weht, wird die Bai bald von Hunderten von kleinen handlichen Fahrzeugen belebt sein, deren braune Segel sich am Horizont abzeichnen und endlich ganz in der weiten Wasserwüste verschwinden.

Bei Morgengrauen werden die Netze aufgeholt, eine Arbeit, die rasch oder langsam, je nach dem Gehalte der Netze, geht. Das Boot hat alle Segel gesetzt und geht rasch durch die Wasser; die Schaumperlen zerstieben im Sonnenschein am Buge. Aber Niemand an Bord beachtet es oder freut sich des herrlichen Anblicks der leuchtenden und glitzernden See: alle sind eifrig beschäftigt, die Heringe aus den Netzen zu lösen und die Ladung zur baldigen Entlöschung im Hafen bereit zu machen.

Es kommt vor, daß der Hering in solchen Massen in die Netze geht, daß Letztere zum Sinken gebracht werden und verloren gehen, wodurch einem einzigen Fahrzeuge oft ein Schaden von über 100 Pfund Sterl. verursacht werden kann. Die Fahrzeuge sind oft bis zum Rande vollgeladen, und nur das ruhige Wasser bewahrt sie auf ihrer Reise zum Hafen vor dem Sinken. Manchmal freilich kommen die Fahrzeuge auch fast leer zurück."

Im Herbst, September bis November, und im Frühjahr findet von Great Yarmouth, dem altberühmten Fischerplatz an der Ostküste, aus eine ausgedehnte Treibnetzfischerei auf Heringe in der Nordsee mit größeren Fahrzeugen, die mit 9 bis 11 Leuten bemannt sind, statt. — Die Heringe werden theils gesalzen, theils geräuchert, Letzteres entweder 14 Tage (red herrings) oder nur leicht während 12 Stunden (bloatered herrings). Yarmouth führt seinen Fang zum Theil nach den Ländern Südeuropas aus.

Der Frischfischfang in der Nordsee wird hauptsächlich von den Häfen der Ostküste, namentlich Great Grimsby und Hull, sowie einigen anderen Plätzen betrieben. Die Fahrzeuge waren früher ausschließlich Segler, sogenannte Smacks, mit einer Tragfähigkeit bis zu 70 Tons. Sie blieben 8 bis 10 Tage in See und brachten den Fisch in Eiskisten an, der dann im Hafen versteigert oder auch direkt ins Inland, hauptsächlich nach London, verführt wurde. Schon früh wurden in Grimsby und Hull

große Fischereihäfen gebaut und an den Kajen die nöthigen Vor- und Einrichtungen für den raschen Versand in Eisenbahnzügen getroffen. In den Häfen liegen, dem einströmenden Seewasser zugänglich, große Behälter zur Aufnahme der lebend angebrachten Kabeljauarten. Neuerdings tritt mehr und mehr die Dampffischerei an Stelle des Fanges mittelst der Smacks, deren Fang übrigens schon vielfach in See von eigenen Transportdampfern (Carriers) abgeholt wird. Ueber die gegenwärtigen Verhältnisse in den beiden hier hauptsächlich in Betracht kommenden Häfen Hull und Grimsby ist dank gütiger Mittheilung von erstgenanntem Hafen noch das Folgende zu melden. Die Fischerflotten von Hull und Grimsby waren Ende 1897 der Zahl und dem Tonnengehalt nach:

Dampf- bezw. Segel-Trawlers (Schleppnetzfahrzeuge) Ende 1897:

	Hull.		Grimsby.	
	Zahl der Fahrzeuge	Gehalt (Tons)	Zahl der Fahrzeuge	Gehalt (Tons)
Segler unter 50 Tons . . .	14	464	54	1 952
Segler über 50 Tons	113	9 309	296	22 701
Dampfer unter 50 Tons . .	27	1 188	100	4 194
Dampfer über 50 Tons . .	233	14 563	180	11 629

Auf diesen waren beschäftigt (Besatzung):

Hull 3050 Mann, Grimsby 4630 Mann.

Fang 1898:

Hull . . . . 60 044 Tons Seefische im Werthe von 878 181 Pfund Sterl.
Grimsby . 87 707 " " " " " 1 547 194 " "

Hull hat an Fang während der letzten beiden Jahre mit 177 pCt., Grimsby indessen nur mit 35 pCt. zugenommen, an Werth Hull mit 145 pCt., Grimsby mit 44 pCt.

Segelsmacks sind in den letzten Jahren fast verschwunden, eine Anzahl derselben wird als Küstenfahrzeuge benutzt.

Die vorangeführten Mengen sind an den Auktionsplätzen von Hull bezw. Grimsby versteigert.

Größe der Trawlers:

Durchschnittsgröße: Hull 60 Tons Netto, Grimsby 56 Tons Netto.
Länge 105 bis 115 Fuß engl.

Die Carriers (zum Abnehmen des Fanges von den Trawlern behufs Beförderung nach den Märkten) bis zu 200 Tons, ja 285 Tons Größe.

Hull sowohl wie Grimsby sollen gegenwärtig an 300 Trawlers besitzen.

Neben der eigenen Fischerei treibt übrigens Hull noch einen bedeutenden Fischhandel. Beispielsweise wurden an Seefischen eingeführt

	1896	1897	1898
aus Schweden	357 206 Ctr.,	74 536 Ctr.,	134 356 Ctr.,
aus Norwegen	589 284 "	714 196 "	937 453 "

Bemerkenswerth ist, daß in Grimsby die beiden Fischereihäfen wie die Handelshäfen einer Eisenbahngesellschaft, der Manchester Sheffield- und Lincolnshire-Eisenbahn-Kompagnie, gehören, ein Verhältniß, das wir auch in anderen englischen Häfen wiederfinden. Auch der Seefischereibetrieb selbst liegt in Grimsby zum großen Theil in den Händen von Gesellschaften; der Bericht des französischen Fregattenkapitäns Fox über die Fischerei im Nordmeer, veröffentlicht in der „Revue Maritime" vom Januar 1897, zählte 22 solcher Seefischerei-Gesellschaften allein für Grimsby auf. Der Sitz der Leinenfischerei auf Kabeljau an der Ostküste Englands ist Grimsby, und zwar wird in den Wintermonaten mit Langleinen, in den Sommermonaten mit Handleinen gefischt.

Die irländischen Fischereien sind von geringerer Bedeutung. Die größten Werthe fallen hier auf die Südküste, und zwar ist die Makrelenfischerei im Frühjahr und Herbst von Wichtigkeit. Die genannte Fischerei lieferte 1898 einen Werth von 106 000 Pfund Sterl.; in diesem Jahr beschäftigte die irische Fischerei 6707 Fahrzeuge verschiedener Größe.

Die Pilchardfischerei ist ein wichtiger Betrieb besonders für die Küste von Cornwallis. Es werden dazu Treib- und Zugnetze verwendet. Dieser im strengen Sinne des Wortes als Küstenfischerei zu bezeichnende Betrieb liefert immerhin bedeutende Mengen dieses schmackhaften Fischchens für die Ausfuhr.

Frankreich.

In einem eingehenden durch Illustrationen erläuterten Aufsatz, welcher unter der Ueberschrift „Die französische Seefischerei" von Kapitän zur See a. D. Dittmer in den „Mittheilungen" des Deutschen Seefischereivereins, Jahrgang 1897, veröffentlicht wurde (Seite 79 u. ff.), stellt der Verfasser auf Grund der amtlichen französischen Statistik eine Uebersicht über die Zahl der in Frankreich im Seefischereibetrieb beschäftigten Personen und über das Zahlenverhältniß ihrer Vertheilung auf die einzelnen Zweige des Letzteren zusammen.

Als Gesammtzahl der Seefischer werden darin 86 000 angenommen. Von diesen betreiben den Kabeljaufang bei Neu-Fundland

13 pCt., bei Island 6 pCt., den Herings- und Makrelenfang 11 pCt., den Sardinenfang 14 pCt., den Fang von Frischfischen und Lachs 42 pCt., auf verschiedene Betriebe kommen 14 pCt. Als Geldwerth des Ertrages dieser verschiedenen Fischereien wird die Summe von 72 000 000 Mk. bezeichnet. Außer den 86 000 Fischern sind noch 50 000 Personen (Männer, Frauen und Kinder), die von der Strandfischerei leben, zu nennen; noch größer ist die Zahl der Personen, welche in den verschiedenen durch die Seefischerei hervorgerufenen oder mit ihr in Verbindung stehenden Industrien beschäftigt sind. Vergleicht man diese Ziffern mit denen der Statistik von 1896, von welcher dem Verfasser jenes Aufsatzes wohl nur erst allgemeine Daten vorlagen, die aber seitdem veröffentlicht wurden,[1] so ist kein sehr erheblicher Unterschied zu bemerken. 1896 war die Zahl der Fischer 94 681, darin waren aber 5086 Fischer der algerischen Küsten einbegriffen.

Der Gesammtwerth der französischen Seefischereien wird für 1896 — abgesehen von der Strandfischerei — auf 95 331 086 Francs angegeben. Davon kamen auf den Kabeljaufang bei Island 5 479 176 Francs, auf der Dogger-Bank 1 015 811 Francs und bei Neu-Fundland 6 871 939 Francs, auf den Heringsfang in den Küstengewässern 3 612 610 Francs, auf solchen in der Hochsee 4 246 147 Francs, auf den Makrelenfang in den Küstengewässern 3 294 306 Francs, auf solchen in der Hochsee 2 043 027 Francs, auf den Sardinenfang 12 552 993 Francs, auf den Thunfang 3 630 825 Francs, auf den Frischfischfang in den Küstengewässern 24 915 666 Francs, auf solchen in der Hochsee 17 982 367 Francs; der Hummerfang lieferte 3 631 844 Francs, die Garneelenfischerei 1 316 961 Francs 2c., immer von der eigentlichen Strandfischerei abgesehen, welche noch 7 182 878 Francs lieferte.

Bemerkenswerth ist in Frankreich die Stellung des Staates zur Seefischerei.

Die Aufsicht des Staates und die Bemühungen desselben zur Förderung der Seefischerei sind wesentlich andere als in anderen Staaten[2]). In dem Marineministerium, welches bei Berathungen über alle Fragen der Seefischerei anderen Departements gegenüber den Vorrang hat, besteht ein berathendes Seefischereikomitee. Seine Aufgabe ist es, wissenschaftliche und Verwaltungsfragen zu studiren und zu begutachten. Zu den 17 Mitgliedern gehören 4 Professoren, 1 Kapitän zur

---

[1]) Zur Zeit, da wir dies schreiben, Mitte Oktober 1899, ist die Statistik für 1897 gutem Vernehmen nach noch in der Vorbereitung.

[2]) Vergl. hierüber den oben erwähnten Aufsatz des Kapitäns zur See a. D. Dittmer sowie verschiedene andere Beiträge in den „Mittheilungen des Deutschen Seefischereivereins“.

See, mehrere im Seefischereidienst angestellte Beamte. Das Bureau für Seefischerei und für die Marinedomänen ist ein integrirender Theil des Marineministeriums, von ihm ressortirt die See- und Küstenfischerei. Ihm untersteht die Fischereipolizei auf See, an den Küsten, in den Buchten, Flüssen, Bächen und Kanälen, so weit diese salziges Wasser haben, die festen und die vorübergehend unterhaltenen Fischereibetriebe, die Austern- und Muschelbänke, die Fischereiinspektionen, die staatliche Unterstützung der See- und Küstenfischerei, die Gewährung von Hülfen bei Verlust von Fanggeräthen, die Festsetzung der Grenzen für die sogenannte Marineeinschreibung, eine Einrichtung, durch welche ein Theil der Küstenbevölkerung von Frankreich gegen Gewährung gewisser Vergünstigungen zum Dienst in der Kriegsflotte verpflichtet wird, endlich die Abgrenzung des Strandes, die Etablissements auf dem Marinegebiet und die Seefischerei-Statistik.

Die französische Küste[1]) bietet immerhin im Großen und Ganzen der Seefischerei nicht diejenigen Vortheile, deren Großbritannien durch die zahlreichen Buchten und Inseln und durch die Nähe der Nordseefischbänke genießt. Vor der atlantischen Küste erstrecken sich von der Vendée bis zur Gironde reiche Fischgründe. Der Betrieb ist indessen mehr auf die Küstengewässer im strengen Sinne des Wortes beschränkt, und jene reichen Züge des wichtigsten Nahrungsfisches, des Herings, die alljährlich an den schottischen und englischen Küsten hinstreichen, fehlen der französischen Küste fast ganz. Dagegen erscheint hier gleichsam als Ersatz ein in gesalzenem und präservirtem Zustand hoch geschätzter Delikateßfisch, die Sardine, an einer weit größeren Küstenstrecke und eine längere Zeit hindurch als an der englischen Südwestküste der Pilchard.

Seit alter Zeit sind die Küsten der Bretagne und der Normandie ein Hauptsitz der französischen Seebevölkerung. Von ihnen gehen alljährlich die Fischerflotten auf den Kabeljaufang bei Neu-Fundland und bei Island aus. Einigen Antheil nehmen die französischen Fischer ferner am Heringsfang in der Nordsee und im Kanal sowie am Makrelenfang in den irländischen Gewässern, welcher letztere auch in der Bucht von Gascogne betrieben wird, endlich am Thunfischfang. Auf die Austern- und Muschelfischerei, welche in Frankreich von großer Bedeutung ist, kann hier, wie überhaupt in diesen Mittheilungen, nicht näher eingegangen werden.

---

[1]) Vergl. das Ergänzungsheft Nr. 60 zu Petermanns Mittheilungen: „Die Seefischerei in den Jahren 1869 bis 1878“ von Moritz Lindeman mit 2 Karten. Gotha Justus Perthes, Seite 15.

Der Frischfischfang wird längs der ganzen Küste, von einzelnen Punkten aus auch mit Dampfschiffen, Schleppgeräthen, besonders aber in der Nähe derjenigen Küstenstrecken betrieben, an welche die Bahnlinien von den großen Städten des Innern und namentlich von der ansehnliche Mengen Seefisch verzehrenden Hauptstadt Paris heranreichen.

In der Küstenfischerei ist vor Allem der Sardinenfang hervorzuheben. Sein Hauptgebiet erstreckt sich von der Bretagne aus südwärts. Die Fische erscheinen, von Süd nach Nord ziehend, oft schon Anfang April im Golf von Gascogne, und werden zuweilen bei Belle-Isle noch im November gefangen. Form und Größe der zur Sardinenfischerei benutzten Boote wechselt mit der Küstengestaltung und den Fangarten. An der Südwestküste im Golf von Gascogne hat man, wie Dittmer, Seite 95 des bereits erwähnten Aufsatzes, bemerkt, große plattbodige Pinassen, weil man die Fahrzeuge, ähnlich wie in den Niederlanden, auf den flachen Sandstrand beim Landen auflaufen läßt. In der Bretagne sind die Sardinenboote offen, 5½ bis 7½ m lang, die Sardinenboote verschiedener anderer atlantischer Küstenstrecken sind 4 bis 7 m lang und 2,9 m breit, bei abweichender Takelung. Die Vergütung der Bemannung erfolgt durch Gewinnantheil. Als Fangapparate dienen Zug- oder Treibnetze, wobei der Sardinenschwarm durch ausgeworfenen Köder (Stockfischrogen oder aus der afrikanischen Erdnuß bereiteter künstlicher Köder) angelockt wird. Die Fische werden nur zum geringen Theil frisch versandt, die große Menge wird in den an den verschiedenen Küstenplätzen errichteten Salz- und Präservirungsanstalten (Fricasseries), in welchen, wie in Schottland beim Ausweiden der Heringe am Lande, vorzugsweise Frauen und Kinder beschäftigt sind, in Salz oder Oel in Büchsen eingemacht, und so ziemlich nach allen Gegenden der Welt versandt.

Die große Heringsfischerei und die Makrelenfischerei wird nach Dittmer[1]) hauptsächlich von der Nord- und Nordwestküste aus betrieben. Den Makrelenfang betreibt man je nach der Jahreszeit mit Netzen oder mit Leinen, und zwar hauptsächlich an der Kanalküste, der Bretagne und unter der Südküste von Irland, während die französischen Fischer dem Heringsfang auf der Dogger-Bank und vor Yarmouth, ferner an der schottischen Küste bei den Orkadischen Inseln und in der Straße von Calais obliegen. Die bei dieser Fischerei verwendeten Fahrzeuge, Logger und Kutter, haben 55 bis 100 Tonnen Netto Raumgehalt, 14 bis 22 m Länge über Kiel, und können 350 bis 800, mitunter sogar

---

[1]) Jahrgang 1897 der „Mittheilungen", S. 93.

1000 Tonnen Salzheringe aufnehmen. Ihre 17 bis 20 Mann starke Besatzung wird theils durch Monatsheuer, theils durch Fangantheil bezahlt.

Im Frischfischfang ist nach Dittmer die Dampffischerei und der Dampfbetrieb von Spillen zu Fischereizwecken noch nicht sehr stark entwickelt. Nach den im Jahre 1895 von dem Marineministerium angestellten Ermittelungen waren im Bezirk Calais 4 Dampfer, im Bezirk Boulogne 18, im Bezirk Dieppe 3 und im Bezirk Fécamp 26 Dampfer im Fischereibetrieb beschäftigt. Zu Arcachon im Golf von Gascogne betreibt eine Gesellschaft Frischfischfang mittelst Schleppnetzen durch sechs Dampfer. Die im Englischen Kanal im Bezirk Boulogne fischenden Dampfer sind klein und gehören meist den Fischern. Als Fanggeräth dienen hier Leine und Angel.

Wir wenden uns nunmehr dem bei Island und bei Neu-Fundland von französischen Fischern betriebenen Kabeljaufang zu. Auch hier lassen wir uns die zuverlässigen Mittheilungen des Kapitäns zur See Dittmer als Leitfaden dienen. Derselbe giebt (1897) den Ertragsantheil, welcher sich für die verschiedenen Fanggebiete herausstellt, dahin an, daß auf die Gewässer bei Neu-Fundland 74 pCt., auf die Islandgewässer 20 pCt. und auf die Dogger-Bank (Nordsee) 6 pCt. kommen.

In der französischen Islandfischerei werden Logger, einige Kutter, hauptsächlich aber Raa-Schuner verwendet. Bezüglich des Baues und der Einrichtung dieser Fahrzeuge muß hier auf den erwähnten Aufsatz Seite 86 verwiesen werden. Die Kosten eines französischen Islandschuners, der einschließlich der Offiziere 18 Mann Besatzung zählt, stellen sich auf etwa 48 000 Mark, die Ausrüstungskosten sind 16 000 Mark. Im Jahre 1896 waren in der französischen Islandfischerei 192 Fischerfahrzeuge und 22 Jager mit 4052 Mann Besatzung. Die Art und Weise der Ablohnung der Mannschaft ist in den verschiedenen Häfen eine verschiedene, besteht aber überall in Antheilen am Fangertrag.

Was nun die Neu-Fundlandfischerei betrifft, so haben die Franzosen das Recht, sowohl an der Ostküste wie im Golf von St. Lorenz an der Westküste, sodann auf der großen und kleinen Neu-Fundlandbank, endlich in der Nähe der französischen Inseln St. Pierre und Miquelon zu fischen. Bekanntlich fangen die Neu-Fundlandfischer niemals direkt von den Schiffen aus, gleichviel ob der Fang an Bord oder am Land gesalzen wird. Zu letzterem werden Boote von verschiedener Größe benutzt. Schiffe von 100 bis 400 Tonnen Größe, welche auf der Großen Bank fischen, haben gewöhnlich drei Boote von 6 bis 7 m Länge. Die Schuner von St. Pierre und Miquelon benutzen zum Fang sogenannte Dories[1]) mit je zwei Mann Besatzung.

[1]) Näheres über den Bau dieser in der amerikanischen Fischerei vielfach gebrauchten Fischerboote findet sich (mit Abbildung) in der vom Verfasser dieser Mittheilungen

Die französische Regierung hat die Entwickelung dieser großen Fischereien auf vielfache Weise begünstigt. So ist alles einheimische Salz, welches zur Bereitung von Fischen benutzt wird, steuerfrei. Für die Islandfischerei und für die Fischerei auf der Dogger-Bank ist alles ausländische Salz zollfrei. Für andere Fischereibetriebe besteht Zollermäßigung, und es erstreckt sich die Zollvergünstigung auch auf zum Köder dienende Fische.

Ausrüstungsprämien[1]) werden für die Fangzeit (Saison) und nach der Kopfzahl derjenigen Leute der Besatzung gewährt, welche unter 22 Jahre alt, aber endgültig oder provisorisch für den Marinedienst eingeschrieben sind. Die Prämie beträgt 40 Mark für die Islandfischer und für die Fischer bei Neu-Fundland, sofern gefischt wird mit Trockenanstalten auf der Großen Bank oder bei St. Pierre und Miquelon. Sie beläuft sich auf 24 Mark für die Fischer auf der Großen Bank ohne Trockenanstalten und 12 Mark für die Fischerei auf der Dogger-Bank. Da der Zweck der Prämien in der Heranbildung einer großen Zahl von Matrosen besteht, wird eine gewisse Dauer der Fangzeit und eine gewisse Besatzungsstärke verlangt. Schiffe, welche Trockenanstalten auf St. Pierre, auf Miquelon oder auf Neu-Fundland errichten, müssen mindestens 30 Tage Fangzeit haben. Bei den Islandfischern auf Fahrzeugen von über 80 Tonnen muß die Fangzeit mindestens 40 Tage, bei denen auf Fahrzeugen von unter 80 Tonnen mindestens 20 Tage betragen. Für die Fischerei auf der Großen Neu-Fundland-Bank ohne Trockenanstalten am Lande ist eine Fangzeit von mindestens 25 Tagen, für die Dogger-Bank eine solche von mindestens 30 Tagen festgesetzt.

Der Betrieb der Fischerei auf den Neu-Fundland-Bänken wird weiter unten näher besprochen werden.

Die Niederlande.

Die Niederländer sind von jeher ein Fischervolk gewesen. Die nordische Fahrt in die Gewässer von Spitzbergen und Grönland, betrieben von Hunderten von Fahrzeugen, galt einst als die Goldmine des Landes und erzog zugleich erfahrene und beherzte Seeleute. Diese Zeit ist lange vorüber. Das Fanggebiet der heutigen niederländischen Seefischerei ist die Nordsee, der wichtigste Betrieb der Heringsfang.

geschriebenen Abtheilung Seefischerei der amtlichen Berichte über die internationale Fischerei-Ausstellung zu Berlin 1880. Berlin bei Paul Parey 1881, S. 292.

[1]) S. 91 des Aufsatzes von Dittmer und ferner Gebhard, französische Fischereigesetzgebung in den „Mittheilungen" von 1886, S. 215 u. ff.

Die Zeit des sommerlichen Heringsfanges in der Nordsee ist bereits näher bezeichnet. Doch mag hier noch weiter angegeben werden, daß, nach dem Werk „De Grootvisscherij op de Nordzee door A. Hoogendijk Jz., Haarlem 1893", von einzelnen Fahrzeugen der niederländischen Heringsflotte dieser Fisch schon von Ende April bis Mitte Juni in dem Gebiet zwischen 58° und 57° nördlicher Breite und 4° bis 6° östlicher Länge gefangen wird. Immerhin beginnt die eigentliche Heringsfangzeit für die Niederländer erst Mitte Juni und zwar zunächst zwischen 60° und 60° 30′ und zwischen 1° östlicher Länge und 1° westlicher Länge. Im Juli wird auf der gleichen Länge und auf 58° nördlicher Breite gefischt. Anfang August auf 56° nördlicher Breite und 1° östlicher Länge bis 2° westlicher Länge; bei fernerem südlichen Kurs wird gegen Ende September zwischen 54° und 56° nördlicher Breite und 1° westlicher Länge bis 2° östlicher Länge das Treibnetz geworfen. Mitte Oktober trifft man nach dem genannten Werk die holländischen Heringsfischer in der Gegend zwischen 53° und 54° nördlicher Breite und zwischen 1° und 4° östlicher Länge, während um Mitte November zwischen 52° 20′ und 53° nördlicher Breite und zwischen 2° und 4° östlicher Länge gefischt wird.

Die Fischerei auf Heringe wird durch Logger, Kutter und Slupen, welche in den Provinzen Nord- und Südholland beheimathet sind, und ferner durch flachbodige Fahrzeuge, die sogenannten Bomschuiten, deren Heimathhäfen Scheveningen, Katwijk, Nordwijk und Egmond aan Zee, ausgeübt. Die Logger, Kutter und Slupen haben eine Bemannung von 14 bis 15, die Bomschuiten gewöhnlich eine solche von 8 bis 10 Mann. An Stelle des als veraltet erkannten Schiffstyps der Hoeker wurden zuerst im Jahre 1867 4 Logger nach französischem Modell in Betrieb gesetzt, während man damals noch 85 Hoeker und Slupen zählte. 1886 wurden die letzten Hoeker außer Betrieb gesetzt. Im Jahre 1898 zählte die niederländische Heringsflotte 258 Logger und Kutter, 36 Slupen und 1 Dampfboot; daneben belief sich die Zahl der Bomschuiten an den verschiedenen oben genannten Küstenplätzen auf 320. Somit ergiebt sich als Gesammtzahl dieser Fischerflotte 615. Von Interesse ist dabei zu erwähnen, daß sich der Besitz dieser Fangschiffe auf eine große Anzahl von Eigenthümern (Rhedereien) vertheilt. Es hatten nämlich 24 Rhedereien in Vlaardingen 101 Logger, 25 in Maassluis besaßen 81 Logger, 6 Rhedereien in Scheveningen 12 Logger ꝛc., so daß sich 213 Logger auf 58 Rhedereien, 82 Logger und 154 Bomschuiten auf 38 Rhedereien und 166 Bomschuiten auf 69 Rhedereien vertheilten.

1898 belief sich die **Gesammteinfuhr gefangener Heringe** durch die Logger und Bomschuiten in der Zeit vom 13. Juni bis 22. November

auf 508 188 sogenannte gepackte Tonnen, wobei man für dieses Jahr die Zahl der gepackten Stück Heringe auf 1 Tonne zu 825 annahm. (Die Zahl richtet sich, wie schon oben bemerkt, nach der Größe der Fische und variirt zwischen 570 bis 1000 Stück bei einer Tonne von 150 kg brutto Inhalt.) Der Werth, der von den Loggern und Bomschuiten im Jahre 1898 angebrachten Heringe wird in dem Bericht[1]) der niederländischen Seefischereibehörde auf 6 370 532 Gulden angegeben. Die Ausfuhr von Salzheringen aus den Niederlanden nach Stettin allein betrug im Jahre 1898 52 208 Tonnen. Auch in der Zuydersee werden Heringe in großen Mengen gefangen, doch ist die werthvollste Fischerei hier — wenn der Fisch in großen Mengen erscheint, was nicht jeden Sommer eintritt — die Sardellenfischerei. Die Ausfuhr von geräucherten Heringen richtet sich vorzugsweise nach Belgien.

Ein zweiter, weniger bedeutender Zweig der niederländischen Seefischerei ist die sogenannte beugvaart, d. h. die Leinenfischerei auf Kabeljau. Die Beug ist eine mit Fischhaken oder Angeln versehene dünne Leine aus Hanf, welche mittelst zehn kleiner dreggen (kleiner Anker) am Grunde festgelegt wird. Sie zerfällt in neun oder zehn Bakken, und jede Bak besteht wiederum aus zwanzig Leinen, jede 75 m lang, und mit 23 feinen Angelschnüren (1/2 m lang), den Sirenen oder Sneuven, an denen der Köder befestigt ist, versehen. Die ganze Beug ist somit 15 000 m lang und trägt 4500 Angelhaken. (Die longline der Grimsbyer Kabeljaufischer besteht nur aus etwa 15 Dutzend oder 180 Leinen von je 40 Faden Länge, jede mit 26 Angelschnüren. Die Gesammtlänge der dort „string“ genannten Leine ist somit 7200 Faden, die Zahl der Angeln 4680.) Um die Lage der Beug zu bezeichnen, ist jede dregge mittelst eines Taues, der sogenannten „baaklijn“, mit einer auf der Oberfläche schwimmenden spitzen Holzboje, der joon, verbunden. Diese Bojen tragen kleine Flaggen, und es sind ferner auf ihnen die Anfangsbuchstaben des Namens und Ortes des Schiffers, dem die Beug gehört, angebracht, ja bei Nebel führen die joonen sogar Laternen.

Der Kabeljau wird entweder gesalzen oder in sogenannten Bünnen (wie oben angegeben, Behältern, in denen das Seewasser durch Löcher ein- und ausströmt und somit die darin enthaltenen Fische lebend erhält) lebend angebracht.

Endlich ist noch der Schleppnetzfischerei auf Frischfisch, ausgeübt durch Logger, zu gedenken. Der ziemlich umfangreichen und mannigfaltigen Küstenfischerei im strengeren Sinne des Wortes kann hier nur

[1]) „Verslag van den Staat der Nederlandsche Zeevischerijen over 1898.“ 's Gravenhage 1899.

gedacht werden. Doch sei das Hauptgeräth des Frischfischfanges, das sogenannte Schrobnetz, wie es an den holländischen und belgischen Küsten in Anwendung kommt, noch näher beschrieben. Es ist ein trichterförmiges 13 m langes Grundschleppnetz, welches in einen von sehr starkem Garn verfertigten Sack, den „kuil“, ausläuft. Die Oeffnung des Netzes ist 12 m lang bei 3/4 m Breite. Quer vor der Oeffnung liegt ein an zwei schweren eisernen „Seitenstücken“, den „hoofden“, befestigter hölzerner Baum, während an der Unterseite der Oeffnung die hoofden durch den sogenannten Loodpees, ein schlaff gespanntes Tau, welches Stücke von Blei und Eisen trägt, miteinander verbunden sind. In dem engmaschigen Netzsack zählt man 26 halbe Maschen auf eine Yard, während die Maschenweite des Vordernetzes beinahe zwei Mal so groß ist. Um das über den Boden hinschleppende Netz vor Beschädigungen möglichst zu schützen, verkleidet man dasselbe an der unteren Außenseite mit Segeltuch oder altem Tauwerk. Durch zwei Taue, welche zusammen den Sprenkel bilden, und deren jedes 11 Faden lang ist, wird das Netz mittelst des sogenannten steeks, eines eisernen Ringes, mit der 90 Faden langen Fischleine verbunden, welche letztere zum Fahrzeug führt. Der Netzsack ist mittelst eines Taues geschlossen, welches wiederum durch das „Kuiltouw“ mit dem steek verbunden ist.

Von großer Bedeutung ist, wie schon bemerkt, in guten Jahren die Sardellenfischerei der Zuydersee. Der Werth der im Jahre 1898 gefangenen sog. Anchovis (der echten Sardellen)[1]) belief sich bei einem Fange von 164 783 900 Stück[2]) auf 1 652 341 Fl. 50 Cts. Neben dem Fang dieses aus dem Süden heranziehenden und in den Gewässern der Zuydersee seine Laichplätze suchenden Delikateßfisches sind auch die anderen Fischereien der Zuydersee von Bedeutung. So lieferte der Heringsfang der Zuydersee im Jahre 1898 431 025 Fl., der Buttfang 249 297 Fl., und der Aalfang 108 247 Fl. — Auf den Fang der Austern und sonstiger Schalthiere kann hier, wie wiederholt bemerkt wird, nicht weiter eingegangen werden.

In neuerer Zeit ist ein regeres Streben für Hebung der niederländischen Fischerei unverkennbar. Neue Fischereihäfen, wie Ymuiden, sind geschaffen, für vorhandene sind Verbesserungen geplant oder in Angriff

[1]) Ich wiederhole hier eine Anmerkung auf S. 22 meiner „Seefischereien. Umfang, Betrieb und Erträge“. Gotha 1880: „Anchovi, Engraulis encrasicholus“ ist von der Sardine (Clupea pilchardus oder sardina) durch den vorstehenden Oberkiefer und kleinere Rückenflossen (14, dagegen bei der Sardine 18) leicht zu unterscheiden und kommt immer ohne Kopf in den Handel; von Kaufleuten und im großen Publikum werden auch die Anchovis meist Sardinen oder Sardellen genannt. M. L.

[2]) Vergl. „Mededeelingen over Vischerij door Dr. Hoek“, Jahrgang 1899, S. 46.

genommen. Für Unterstützungskassen der Fischer wird mehr gesorgt und das Interesse der Seefischerei auch sonst mehr berücksichtigt. Ohne Zweifel hat das Vorgehen Deutschlands hier einen gewissen Einfluß ausgeübt.

Belgien.

Belgiens Seefischerei war früher noch wenig entwickelt und der Verbrauch des volkreichen Landes an Seefischen, frischen wie bereiteten, vorzugsweise auf die Einfuhr angewiesen.

Der Frischfischfang findet von den belgischen Häfen, welche die Seefischerei betreiben, also namentlich Ostende, Blankenberghe, Heyst, La Panne und Nieuport das ganze Jahr hindurch statt, während der Kabeljaufang zu bestimmten Zeiten auf der Dogger-Bank mit größeren Fahrzeugen betrieben wird. Als Geräth der Fischerei dienen Schlepp- und Zugnetze wie Langleinen.

Eine in den „Mittheilungen des deutschen Seefischerei-Vereins" von 1898 veröffentlichte Uebersicht über die Entwickelung der belgischen Seefischerei in den Jahren 1870 bis 1894 ergiebt, daß die Zahl der Fischerfahrzeuge im Jahre 1870 266 bei einem Tonnengehalt von 9074 Tonnen und einer Besatzung von 1639 Mann betrug, wogegen diese Zahlen für 1894 sich auf 373 — 9943 — und 1696 stellten. Die Rhedereien, welche Kabeljaufang betrieben, waren in dieser Zeit von 277 bis auf 32 zusammengeschmolzen. Ebenso war der Ertrag in Kilogramm von über $1^1/_2$ Millionen auf 204 000 zurückgegangen. Die sog. Küstenfischerei, deren Fahrzeuge neuerdings durch Ankauf einer Anzahl Segelkutter in England, die den Dampfern weichen mußten, vermehrt wurden, hat seit jenem Jahr zugenommen. Denn 1870 gab es nur 260 Rhedereien in der Küstenfischerei mit einem Ertrag von 1 708 469 Francs, 1894 dagegen 338 Rhedereien bei einem Ertrag von 3 270 000 Francs. — Eine spätere Statistik, welche ebenda mitgetheilt wird, stammt von Ende Dezember 1896. Sie besagt, daß am 31. Dezember d. J. 437 Fischerfahrzeuge in acht Häfen Belgiens beheimathet waren. Die weitaus größte Zahl der Fahrzeuge hat Ostende als Heimathshafen.

Außer diesen Deckfahrzeugen werden in der Fischerei noch eine große Anzahl kleinerer Boote verwendet, die höchstens 8 Tonnen Gehalt haben und nur in der Nähe der Küste dem Fischfang auf den sogenannten kleineren Fisch und die Garneelen obliegen. Ostende allein besaß zu jener Zeit 34 Fahrzeuge von 35 bis 40 Tonnen Gehalt, 66 Fahrzeuge von 40 bis 45 Tonnen Gehalt und 34 Fahrzeuge von 45 bis 50 Tonnen

Gehalt. Hierzu kamen noch 13 Dampfer von je 60 bis 80 Tonnen Gehalt.

Der erwähnten Mittheilung sei noch Folgendes entnommen: „Das Fischereigewerbe wird in Ostende von einzelnen Rhedereien in größerem Maßstabe betrieben, so daß sie mehrere Fahrzeuge besitzen. Unter denselben befinden sich auch zwei Aktiengesellschaften. Aehnlich dürften die Verhältnisse in Blankenberghe und Heyst liegen. In La Panne, Ost-Duinkerke, Nieuport und Coxyde dagegen ist der Rheder des Schiffes stets auch der Führer desselben. — Die Form der belgischen Fischerfahrzeuge ist keine einheitliche. Diejenigen von Ostende — abgesehen natürlich von den Dampfern — zeigen eine Form, welche den in Belgien vielfach getragenen Holzschuhen ähnelt. Sie besitzen einen Kiel und einen Behälter, um die Fische lebend an Bord zu erhalten, und sind sehr fest und dauerhaft gebaut, so daß sie im Stande sind, auch sehr schlechtem Wetter Widerstand zu leisten. Die Takelung ist meistens die eines Kutters. Der Preis der Fahrzeuge von 38 bis 45 Tonnen stellt sich auf etwa 18 000 bis 20 000 Francs. Eine größere Anzahl von ihnen sind mit einer Dampfwinde zum Einholen der Netze versehen. Die Schiffe von Blankenberghe und Heyst und wohl auch der anderen Plätze zeigen eine abweichende Bauart. Diese nur für kurzen Aufenthalt auf See bestimmten Fahrzeuge haben mit wenigen Ausnahmen kein Deck und besitzen einen flachen Boden ohne Kiel. Dadurch wird es möglich, das Schiff auf den ebenen Strand auflaufen zu lassen. Die Kosten von Schiffen dieser Bauart betragen bei einem Tonnengehalt von 18 bis 20 Tonnen 6000 bis 7000 Francs. Die von der belgischen Fischerei verwendeten Netze werden aus Hanfzwirn von den Fischern selbst und ihren Familien angefertigt. Eine Einfuhr des Artikels findet infolgedessen nicht statt. Die Größe der Netze ist nicht gleichmäßig, sondern richtet sich nach dem Fahrzeug, auf dem sie Verwendung finden."

Die **Seefischerei von Ostende** und anderen Häfen stellte sich nach den neuesten Angaben (des dänischen Konsulats) in Drechsels Fiskeri Beretning für 1897/98, wie folgt: Der Versand von Seefischen von Ostende auf der Bahn war im Jahre 1897: nach Frankreich 121 000 kg, nach Deutschland 1 293 000 kg, nach der Schweiz 461 000 kg, nach England 52 000 kg. Die Seefischerei wurde von Ostende durch 1400 Fischer betrieben, welche sich auf 305 Fahrzeuge, wie hier angegeben, vertheilten: 14 große Schleppnetzdampfer, 131 große Schleppnetzsegler, 25 kleinere (gedeckte) Schleppnetzsegler, 135 mit einem kleineren Schleppnetz arbeitende Segelfahrzeuge. Die zuerst bezeichneten 145 Fahrzeuge fischten in der offenen See, 25 der kleineren Deckfahrzeuge zu Zeiten in letzterer, zu

Zeiten in den Küstengewässern; die übrigen 135 fischten nur in letzteren. Es hatten nun noch folgende Seeplätze die dabei bemerkte Zahl von Fischerfahrzeugen: La Panne 65, Coxyde 25, Oostduinkerke 35, Nieuport 10, Blankenberghe 82, Heyst 61. Die Bemannung dieser Fischerfahrzeuge, diejenigen von Ostende nicht mit eingeschlossen, betrug 1000 Mann. Von Interesse ist noch, daß die von den Dampf- und Segelschleppnetzfahrzeugen angebrachten Fänge, soweit sie zum öffentlichen Verkaufe in Ostende kamen, 2617735 Francs ergaben. Dazu wurden ferner von englischen, französischen, niederländischen und deutschen Schiffen angebrachte Fänge im Betrage von 3325012 Francs öffentlich versteigert. 131 der aufgeführten Segelschleppnetzfahrzeuge sind auch mit Leinen und Angeln für den Kabeljaufang versehen, und es betrug von 46 dieser Fahrzeuge der Werth des Kabeljaufanges 113102 Francs.

Die Seefischereien der am Mittelmeer gelegenen europäischen Länder: Italien, Spanien, Portugal und Griechenland.

Italien. Eine umfassende und vielseitige Seefischerei wird von den Ufern des vielfach ausgebuchteten Halbinsellandes Italien betrieben. Besonders die Küstenfischerei ist eine bedeutende. Die Schwamm- und Korallenfischer dehnen ihre Fahrten weitab vom Lande in die entlegensten Theile des Mittelländischen Meeres aus. Von großem Werth und Umfang ist vor Allem der Thunfischfang, da das Fleisch des Thunfisches als Volksnahrung für die Mittelmeerländer eine ähnliche Rolle spielt wie in den nördlichen Meeren der Kabeljau und der Hering.

Außerordentlich mannigfach sind die bei der Fischerei, je nach dem Zweck und dem Gebiet, in welchem sie betrieben wird, zur Anwendung kommenden Geräthe. Vor Allem sind da die für den Fang des Thunfisches verwendeten sogenannten Tonnaren zu nennen. Man unterscheidet in Italien diese Riesenfanggeräthe je nach der Oertlichkeit und Größe in Vorgebirgs- und Küsten-Tonnaren.[1]) Die Tonnaren sind im rechten Winkel zum Lande unterseeisch und senkrecht aufgestellte, im Grunde verankerte, 400 bis 600 Braccien (à $^1/_2$ m) breite Apparate aus starkem großmaschigen Netzwerk und Binsen; sie reichen bis an die Oberfläche des Wassers. Ihre Tiefe ist natürlich, je nach der Tiefe des Meeres, eine verschiedene. Da, wo es die Rücksicht auf den Fang bedingt, wird das

[1]) Siehe „Die Seefischereien, ihre Gebiete, Betrieb und Erträge" von Moritz Lindeman. Gotha, Justus Perthes 1880, S. 41 u. 42.

Meer von der Tonnare zur Küste noch durch ein Nebennetz, die coda (Schweif), abgesperrt, oder man stellt ein Seitennetz (codardo=Schleppe) in der Richtung nach ihr auf. Die Tonnare selbst hat verschiedene Abtheilungen, Kammern, die miteinander durch Oeffnungen, welche den Fisch zwar hinein= aber nicht herauslassen, in Verbindung stehen; die Netzwände zwischen den einzelnen Abtheilungen sind aus Geflecht der Alicante=Binse (Lygaeum spartum). Diejenige Kammer, in welche der Fisch zuletzt gelangt und worin er mit Lanzenstichen getödtet wird, die Todtenkammer (camera di morte), hat Netzwerk aus starken Hanfschnüren und einen beweglichen Boden (levania), der gehoben wird, sobald im Laufe der Operation die Thune aus der angrenzenden in die camera di morte übergegangen sind. Arglos ziehen die Fische in die ersten Abtheilungen der quer vor der Richtung des Fischzuges gelegenen Tonnare. Außer Stande, zurückzukehren, vorwärts gedrängt von nachfolgenden Scharen, finden sich die Fische endlich in der vorletzten Kammer vereinigt. Nun treibt der Rais oder Leiter der Fischerei durch Heben eines zu dem Zweck bereit gehaltenen Netzes oder Hineinwerfen schwerer mit Fellen umwickelter Steine die ganze Schaar in die Todtenkammer und giebt sodann das Zeichen der Tödtung. Es nähern sich zwei Barken mit den foratichi (wörtlich Bohrer), Fischern, welche, nachdem die zuckenden, schlagenden, springenden Fische durch Hebung des Bodens an die Oberfläche gebracht, sie mittelst eiserner Haken verwunden und darauf in die Barken ziehen. Während die schweren mit Fischen beladenen Barken durch Schleppdampfer zum Ufer gezogen werden, setzt man die Tonnaren schon wieder für den nächsten Fang in Stand; solche Fänge (matanza) pflegt jede Tonnare acht in der Saison zu haben.

Einzeln oder in Scharen ziehen der Thunfisch (Thynnus vulgaris) und seine Verwandten, eine Riesenmakrele von 1 bis 3 selbst bis 5 m Länge und im Gewicht bis 600 kg, im Frühjahr längs der Westküsten Italiens, um ihre Laichplätze aufzusuchen, die sich an den geeigneten Küstenstrecken des Tyrrhenischen Meeres, Siziliens und Sardiniens bieten. Im Adriatischen Meer, dessen Fischerei weiter unten etwas näher besprochen werden soll, zieht der Thun in den Frühjahrsmonaten längs der Ostküste von Süd nach Nord, um im Spätsommer und Herbst wieder zurückzukehren.

Eine andere Art der Großfischerei, wenn man es so nennen darf, der italienischen Küsten, besonders Calabriens und Siziliens, ist der Fang und die Tödtung des Schwertfisches mittelst von Booten aus geworfener Harpunen. Es ist dies eine der ältesten Fischereien; sie wurde schon von Polybius beschrieben.

Was nun die übrige Fischerei angeht, so kann hier nur gesagt werden, daß die anderswo zur Verwendung kommenden Fanggeräthe, als Standnetze, Schlepp- und Zugnetze, gehandhabt theils von einem, theils zwei Booten, ferner Leinen und Angeln, Reusen verschiedener Art, in der größten Mannigfaltigkeit auch hier und unter der Oertlichkeit angepaßten Abweichungen sich wiederfinden.

Besonders hervorzuheben ist die Menaide, ein Treibnetz, welches vorzugsweise zum Fang der Sardinen und Anchovis benutzt wird. Je nachdem der Zug der Fische geht, stellt man dieses Netz im Winter tiefer, im Sommer höher. Die Fischer von Istrien und Chioggia pflegen nach der Ausspannung des Netzes an der einen Seite desselben einen Pattume genannten Teig von gekneteten Krebsen auszuwerfen; aber auch ohne Köderung bleibt der gegen das Netz streichende Fisch an den Kiemen in den Maschen hängen.

Eine dem Mittelmeer und den angrenzenden Seegebieten eigenthümliche Fischerei ist die auf Korallen. Es sind vorzugsweise Fischer einiger Küstenorte von Ligurien, Sardinien und Sizilien, welche diese Fischerei betreiben. Als Hauptsitz derselben galt bisher und gilt auch wohl noch die nahe bei Neapel gelegene Ortschaft Torre del Greco. Die in diesem Betriebe verwendeten Boote sind zum Theil größere von 10 bis 14 Tonnen Gehalt, zum Theil kleinere von 2 bis 6 Tonnen. Sie sind einmastig und gedeckt, mit einer Winde zum Aufholen des ingenio genannten Fanggeräthes versehen. Dieses Geräth ist in Form eines Andreas-Kreuzes aus Eichenstäben gefertigt; durch Steine oder Eisengewichte beschwert und mit Tauen und Netzwerk versehen, wird es an einem langen Tau in der Tiefe über die Korallenriffe geschleppt. Mittelst desselben werden Stücke Korallen losgebrochen und in den Netzen heraufgefördert.[1]) Die Korallen finden sich in geeigneten Oertlichkeiten des Mittelmeeres, des Jonischen Meeres und des südlichen Adriatischen Meeres vielfach in Tiefen von 50 bis 200 m.

Auch die Lagunenfischerei, in welcher besonders der Aal eine große Rolle spielt, wie auch der Fang von Mollusken, Krustenthieren und Meeräschen, kommt hauptsächlich bei der Fischerei im Adriatischen Meere in Betracht. Der Betrieb der Schwammfischerei ist ähnlich wie in Griechenland und wird weiter unten unter dieser Ueberschrift kurz besprochen werden.

---

[1]) Siehe die Beschreibung dieses Netzes mit Abbildung in den amtlichen Berichten über die Fischerei-Ausstellung zu Berlin 1880, Abtheilung Seefischerei, von Dr. M. 1, S 112 u. 113.

Ueber die statistischen Ergebnisse der italienischen Seefischereien liegen aus der letzten Jahresreihe verschiedene Angaben vor; zunächst aus dem Jahre 1892, wo in dem Bericht des Generaldirektors der italienischen Handelsmarine die Anzahl der Fischerbarken auf 20 199, bemannt mit 90 584 Fischern, angegeben wird. Als Werth des Fanges wird die Summe von 16 346 000 Lire angegeben.[1]) Es wurden im Jahre 1892 42 Thunfischgründe ausgebeutet. Der Werth des Thunfischfanges wurde zu 1 755 000 Lire angegeben. Der Gesammtwerth des von den Korallenfischereien erzielten Fanges betrug nur 136 281 Lire. Die Schwammfischerei in den italienischen Gewässern wurde nach dem Bericht vorzugsweise von Griechen betrieben.

1896 betrug nach dem amtlichen Bericht, aus welchem die „Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins" von 1898 in ihrem Märzheft, Seite 162 einen Auszug brachten, die Zahl der Fischerbarken und Fahrzeuge 23 096 von zusammen 64 677 Tonnen Tragfähigkeit. Als Gesammtwerth des Fanges wurde die Summe von 14 948 884 Lire angegeben, während die Zahl der Fischer 101 613 betrug. Das Ergebniß des Thunfischfanges insbesondere belief sich auf 1 760 985 Lire. Diese Zahlen werden ergänzt durch die Uebersicht über die Fischerei von 1897, welcher nach den eben genannten Mittheilungen, Februarheft, Seite 47, Folgendes zu entnehmen ist: Die zu Ende des Jahres 1897 vorhandenen Fischereifahrzeuge und -Barken bezifferten sich auf 23 266, mit einem Gesammtgehalt von 63 908 Tonnen, und als Gesammtergebniß des Fanges wird die Summe von 14 321 317 Lire angegeben. Der Werth des Thunfischfanges war 2 013 933 Lire.

Weiter unten sind nach einer anderen Quelle die Ergebnisse der italienischen Fischerei im Adriatischen Meere im Jahre 1897 besonders mitgetheilt.

Während dieser Aufsatz im Druck war, lief der amtliche Bericht über die Ergebnisse der italienischen Seefischerei im Jahre 1898 ein, und es folgen daraus hier noch einige Angaben[2]):

Am 31. Dezember 1898 war die Zahl der italienischen Fischerfahrzeuge aller Art 23 578 (312 mehr als Ende 1897), der Gesammtgehalt derselben 68 654 Tonnen[3]) (4746 Tonnen mehr als Ende 1897); jedoch war

---

[1]) Siehe die bezüglichen Nachrichten in den „Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", 1894, S. 41.

[2]) Vergl.: Sulle condizioni della Marina Mercantile italiana al 31. Dicembre 1898. Relazione del Direttore Generale della Marine Mercantile A. S. E. il Ministro della Marina. Abschnitt Pesca, S. 175 bis 208. Roma 1899.

[3]) Tonnelate.

das gesammte Werthergebniß des Fanges nur 14 001 073 Lire, mithin um 320 244 Lire geringer als im Vorjahre. Von jenen 23 578 Fahrzeugen betrieben 23 163 den Fang von Fischen, Mollusken und Schalthieren, 184 lagen der Korallengewinnung, 231 der Schwammfischerei ob. Die Korallenfischerei in den sizilischen Gewässern lieferte günstigere Ergebnisse als im Vorjahre, denn der über die Auslagen und Unkosten sich ergebende Gewinn war 205 200 Lire (133 000 Lire mehr als im Jahre 1897). Dagegen war die Ausbeute auf den sardinischen Bänken gering und deckte nicht die auf diesen Betrieb gewandten Kosten, so daß sich ein Verlust von 50 000 Lire herausstellte. An der Schwammfischerei in den Gewässern der italienischen Inseln Lampedusa und Lampione nahmen 144 italienische Barken von zusammen 3157 Tonnen Gehalt und einer Besatzung von 856 Mann, ferner 83 griechische Barken von zusammen 1547 Tonnen und mit einer Besatzung von 455 Personen, endlich 2 türkische Fahrzeuge von 37 Tonnen und bemannt mit 9 Personen theil. Die Gesammtmenge der gefischten Schwämme war 104 475 kg, der Gesammtwerth dieses Fanges (drei verschiedene Qualitäten) war 1 048 972 Lire. Das Erträgniß der Fischerei stellte sich im Durchschnitt für die Barke auf 4580 Lire. Der Gesammtwerth des Thunfischfanges in 54 an den italienischen Küsten aufgestellten Tonnaren war 1898 2 775 243 Lire, somit erheblich höher als 1897. Endlich ist der Uebersicht, welche das genannte Werk über die Fischerei italienischer Fahrzeuge in fremden Gewässern während des Jahres 1898 giebt, zu entnehmen, daß nach den Ermittelungen der italienischen Konsuln in einer Reihe österreichisch-ungarischer, griechischer, tunesischer und ägyptischer Häfen die Zahl dieser Fahrzeuge 799, ihr Tonnengehalt 6692, ihre Bemannung 4537 Mann war und der Werth ihres Fanges 1 127 849 Lire betrug.

Oesterreich-Ungarn und die Fischerei im Adriatischen Meere.

Eine kürzlich in den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens", welche von dem Kaiserlich Königlichen hydrographischen Amte in Pola herausgegeben werden,[1] veröffentlichte werthvolle Arbeit über die Fischerei im Adriatischen Meere, mit besonderer Berücksichtigung der österreichisch-ungarischen Küsten, von Anton Krisch, setzt uns in den Stand, in Kürze hier noch einige Mittheilungen über die Befischung des

[1]) Heft 6 bis 11, Pola 1899. In Kommission von Karl Gerold, Wien.

Adriatischen Meeres von österreichisch-ungarischer und von italienischer Seite sowie über die Ergebnisse dieser Fischereien zu machen, indem wir in einer Note unten auf den Inhalt der Abhandlung näher verweisen.[1]) Kraft eines Vertrages haben die Angehörigen beider Staaten, Italien und Oesterreich-Ungarn, das Recht, in den beiderseitigen Küstengewässern, mit Ausschluß der Korallen- und Schwammfischerei, außerhalb einer Seemeile vom Ufer Fischfang zu treiben. Gegenüber 1880, wo in dem Abschnitt Oesterreich-Ungarn des vom Verfasser damals veröffentlichten Ergänzungsheftes zu Petermanns Mittheilungen „Die Seefischereien" nur unsichere statistische Mittheilungen über einen Theil der österreichisch-ungarischen Fischereien im Adriatischen Meere nach Professor Schmardas Angaben gemacht werden konnten, liegen in der eben besprochenen Arbeit die neuesten statistischen Veröffentlichungen größtentheils nach amtlichen Ermittelungen bezirksweise vor.

Danach zählte man im Jahre 1897:

Im Seebezirk	Fischer	Boote	Gesammtwerth der Ausbeute an Fischen und sonstigen Meeresprodukten
1. Triest	3470	957	660 558 fl.
2. Rovigno	987	259	186 945 „
3. Pola	810	246	173 418 „
4. Lussinpiccolo	1078	278	306 311 „
5. Fiume (ungarisch)	540	109	500 000 „
6. Zara	2041	422	625 176 „
7. Spalato	3974	855	534 680 „
8. Ragusa	1706	519	196 167 „
9. Megline	208	50	50 313 „

10. Montenegrinisches Küstengebiet (die Fischerei liegt fast ausschließlich in fremden Händen).
11. Albanien (keine genaue Statistik vorhanden).

[1]) Die mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte ausgestattete Arbeit zerfällt in folgende Abtheilungen: I. Allgemeines und Geschichtliches. II. Morphologische und physikalische Verhältnisse des Adriatischen Meeres und seiner Küsten. III. Fische und sonstige Meeresprodukte. IV. Biologie der Fische. V. Theilung des Adriatischen Meeres in Fischereigebiete, nach den dasselbe einschließenden Ländern. VI. Einheimische Fischer. VII. Fremde Fischer. VIII. Fischerboote. IX. Netze. X. Fischereigeräthe. XI. Gewinnung der wirthschaftlich wichtigsten Seeprodukte auf dem Gebiete der Fischerei. XII. Fischzucht. XIII. Austernzucht. XIV. Fischereimethoden. XV. Gesetzgebung. XVI. Fischereibehörden. XVII. Zubereitung der eßbaren Fische im frischen Zustande. XVIII. Fischkonserven. XIX. Statistik und staatliche Unterstützung der Seefischerei und Fischzucht. Das Ganze wird dem Vernehmen nach auch gesondert erscheinen.

Im Seebezirk Königreich Italien.[1])	Fischer	Boote	Gesammtwerth der Ausbeute an Fischen und sonstigen Meeresprodukten
12. Bari (Ende 1896)	9475	1307	639 090 fl.
13. Ancona	5205	1303	347 860 „
14. Rimini	4378	637	538 980 „
15. Venedig	5491	1811	721 670 „

Bezüglich der physikalischen und hydrographischen Verhältnisse des Adriatischen Meeres muß im Allgemeinen auf die Ergebnisse der von der österreichisch-ungarischen und der italienischen Kriegsmarine vorgenommenen Untersuchungen und Ermittelungen hingewiesen werden; es können hier nur einige wenige Bemerkungen Platz finden. Diesen Untersuchungen zufolge ist das Adriatische Meer im Norden seicht und im Süden ein tiefes Becken; die Grundbeschaffenheit zeigt in offener See fast überall Sand, längs der Küste ist Schlamm- oder Felsengrund. Ebbe und Fluth weisen im nördlichen Theil einen mittleren Unterschied von nur 0,75 m und im südlichen 0,6 m auf. Die Fauna des Adriatischen Meeres bietet eine reiche Auswahl eßbarer Seethiere, deren Fang zu verschiedenen Zeiten die Bevölkerung der beiderseitigen Ufer beschäftigt. Von besonderer eigenthümlicher Bedeutung sind die Lagunenfischerei und die daran sich anschließenden Fischzuchtanstalten. Es sei hier nur auf die berühmte mehr als einmal (von Jacobi und neuerdings von Krisch) beschriebene Fischteichwirthschaft von Comacchio hingewiesen.

Eine am Schluß der in Vorstehendem benutzten Arbeit des Herrn A. Krisch gegebene Uebersicht über die Jahreseinkünfte der europäischen Seestaaten aus der Seefischerei verzeichnet für Italien 13 454 000 fl., für Oesterreich 2 761 000 fl.

Es sei hier noch erwähnt, daß im Oktober und Dezember 1898 mit dem aus Geestemünde nach Triest gekommenen, von der Aktiengesellschaft G. Seebeck erbauten Fischdampfer „Friedrich" zwei Fangversuche stattgefunden haben, und zwar der erste in der Dauer von vier Tagen im Bereich des Golfs von Venedig und von da über Kap Promontore bis auf die Höhe von Lissa und dann über Ancona und Pesaro bis Triest; der zweite in der Dauer von zwei Tagen an der italienischen Küste auf der Höhe der Mündungen des Po und Tagliamento; hierbei kam das oben besprochene Fanggeräth der Nordsee, das Scherbrettnetz, in Tiefen

[1]) In den oben gegebenen allgemeinen statistischen Daten über die Seefischereien Italiens im Jahre 1897 sind, wie vorauszusetzen, auch die Ergebnisse der italienischen Fischerei im Adriatischen Meere mit enthalten.

bis zu 52 m zur Verwendung; beide Versuche lieferten durchaus unbefriedigende Ergebnisse.

Spanien. Eigentliche Hochseefischerei, in der Weise, wie sie nach Obigem von den Küsten anderer europäischen Staaten aus betrieben wird, findet sich in Spanien nicht. Die Fischerei beschränkt sich in der Hauptsache auf die Küstengewässer; dabei sind lange Küstenstrecken fast ohne jegliche Fischerei. Nach einer Schätzung, welche der Bericht über die internationale Fischerei-Ausstellung zu London 1883 enthielt, wurde das Gewicht der jährlichen Erzeugnisse der spanischen Küstenfischerei auf $79^1/_2$ Mill. Kilogramm geschätzt und die Zahl der in diesem Betrieb, d. h. in der Fischerei selbst, Beschäftigten, auf 59 974 Personen angegeben. Eine neuere Angabe findet sich in dem Werk eines spanischen Marineoffiziers, dessen Angaben in einigen statistischen Uebersichten von den „Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins" Juni 1895 wiedergegeben werden. Daraus wäre zu entnehmen, daß 1892 die Zahl der an den Küsten Spaniens beschäftigten Fischer 67 197 und die Zahl der in der Fischerei beschäftigten Fahrzeuge 14 726 war.

An der Küste des Golfs von Gascogne betrieb eine Anzahl Dampfer die Fischerei bis auf 10—12 deutsche Meilen Entfernung von der Küste, während an der Küste von Cantabrien Segel- und Ruderboote beinahe ebenso weit von der Küste dem Fischereigewerbe obliegen. Besonders wichtig ist der Sardinen- und Thunfang an der Südwestküste Spaniens, in deren Gewässern beide Fischarten alljährlich zu bestimmten Zeiten erscheinen. Auf der Felseninsel Cristina hat sich diese Fischerei konzentrirt, und es wurde im Jahre 1880 die Zahl der hier beschäftigten Fischereifahrzeuge auf 30 Barcas und 22 Galeones angegeben. Die Saison des Sardinenfanges beginnt hier gewöhnlich Ende August und währt bis Ende Januar. Die Bereitung der Sardinen geschieht in ähnlicher Weise wie an den französischen Küsten. Oestlich von der genannten Insel wird in der Zeit vom Mai bis August der Thunfisch mittelst ähnlicher Apparate wie in Italien, die in der Nähe von acht verschiedenen Plätzen der Küste aufgestellt sind, gefangen. Beim Fang wird hier auch ein mächtiges Treibnetz verwendet, in welchem sich der Thunfisch verwickelt und mittelst Harpunen getödtet wird.

Portugal. Ueber die Seefischereien von Portugal liegen aus zwei verschiedenen Perioden statistische Nachrichten vor. Die älteren stammen aus der Zeit der bereits erwähnten Londoner internationalen Ausstellung, auf welcher auch Portugal vertreten war. Die neueren sind verschiedenen in den Jahren 1888 bis 1893 publizirten Werken entlehnt, in einem Aufsatz von N. J. Steuber zusammengefaßt, welcher unter der Ueberschrift:

„Ueber die Fischerei in Portugal“ im Märzheft der Mittheilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins von 1895 veröffentlicht wurde. Ausführlich werden hier die verschiedenen dem Fang unterliegenden Seefischarten, namentlich auch die Wanderfische, ferner die Krustenthiere, die Salzgewinnung und Anderes besprochen.

Im Allgemeinen scheint es, als ob die Fischer von Portugal unternehmender und betriebsamer seien als die von Spanien. Wenigstens wird in dem genannten Aufsatz mitgetheilt, daß dieselben kleine Fischerflottillen nach den Gestaden Nordamerikas zum Fang des Kabeljaus (der in großen Mengen in Portugal eingeführt wird) und nach Nordafrika zum Fang des Bonite (Thynnus pelamis) und der Makrele aussenden. Für 1888 wird angegeben, daß im ganzen Königreich Portugal 21 099 787 kg Stockfisch verbraucht wurden, wovon die Portugiesen freilich nur 923 122 kg selbst fischten, während portugiesische Schiffe 131 100 kg vom Kap Verde einführten; den Rest brachten englische, schwedische und norwegische Schiffe.

Die Küsten sind, in Beziehung auf die Fischerei, in drei Bezirke (Departements) getheilt, nämlich in den nördlichen, den centralen und den südlichen. Nach einer aus dem Jahre 1886 stammenden Statistik zählten:

	der nördliche Bezirk	der centrale Bezirk	der südliche Bezirk
Fischereistationen . .	54	27	33
Fischer	15 614	7 852	6 300
Fahrzeuge	3 198	2 078	900
Werth des Fanges .	3 254 400 Mk.	6 498 220 Mk.	2 056 300 Mk.

Die Ergebnisse der Fischereien in den kleineren und den Zuflüssen der größeren Flüsse sind hierin nicht einbegriffen.

Für einzelne Punkte der Küste, von welchen aus die Fischerei besonders lebhaft ist, werden nähere Angaben gemacht. So wird die Zahl der in der Bucht von Aveiro (südlich von Oporto) in der Fischerei beschäftigten Personen auf 1150, die Zahl der Fahrzeuge auf 385 und der Jahresertrag auf 211 500 angegeben. Ein anderer Fischerort, Peniche (nördlich von Lissabon), zählte 643 Fischer. Als der wichtigste Fischereihafen wird Lissabon bezeichnet, wo nach der Statistik des Zollamts 1885/86 Fische im Werth von 2 344 000 M. vom Fange eingeführt wurden.

Als in Portugal gebräuchliche Fanggeräthe werden verschiedene Arten von Netzen, namentlich Stell- und Treibnetze, die bundgarnartigen Apparate zum Fange des Thunfisches (Almadravas), ferner von Dampfern ausgebrachte Baumschleppnetze benutzt; Langleinen mit Angeln finden ebenfalls Anwendung. Ausführliche Mittheilungen über die einzelnen Bezirke finden sich in dem mehrfach erwähnten Katalog der Londoner Ausstellung. Es

werden daselbst eine Reihe von Plätzen längs der ganzen Küste genannt, wo der Betrieb besonders intensiv stattfindet.

Auf einigen Inseln der unter portugiesischer Oberhoheit stehenden Gruppe der Azoren findet noch heute in der gleichen Weise wie vor Jahrhunderten an den Küsten Biscayas Walfang statt. Näheres hierüber findet sich in der weiter unten zu erwähnenden Schrift des Verfassers über die gegenwärtige Eismeerfischerei und den Walfang S. 87 u. ff.

Griechenland. Die griechischen Seefischereien dienen in der Hauptsache dem örtlichen Bedarf, nur die Schwammfischerei liefert einen Artikel der Ausfuhr. Nähere Mittheilungen über diesen eigenartigen Fischereibetrieb wurden in Anlaß verschiedener Ausstellungen veröffentlicht.

Der Badeschwamm kommt, nach der Mittheilung von G. v. Eckels in seiner Schrift: „Der Badeschwamm in Rücksicht auf die Art seiner Gewinnung, Triest 1873", im Handel in drei verschiedenen Sorten vor. Die Art und Weise dieses Fischereibetriebes ist die folgende. Es kommen dabei sowohl die Harpunen wie das Schleppnetz zur Verwendung. Die Harpune ist eine fünfzackige an einer langen hölzernen Stange befestigte Gabel, welche von einem Boot aus in Tiefen zwischen 6 und 15 m gehandhabt wird; das Schleppnetz wird an einem in das Bugspriet des Fahrzeuges geknüpften Endtau von der segelnden Barke in Tiefen bis zu 150 und 200 m über den Grund gezogen. Endlich fischt man auch ohne Apparat durch Taucher. In bestimmten Küstengegenden Griechenlands findet man die eine oder andere Art der Fischerei vertreten. Aus neuester Zeit liegen leider keine Daten über Umfang und Werth der griechischen Schwammfischerei vor. Nur für das Jahr 1882 wird in der Schrift von Nicolas Chr. „Apostolides La Pêche en Grèce, Athènes 1883" Näheres angegeben. Danach brachte in dem genannten Jahre die Schwammfischerei während drei Monaten für jedes Boot einen Reinertrag von 10 bis 15 000 Frcs. Der Gesammtwerth des Fanges wurde auf 2 400 000 Frcs. angegeben, von welcher Summe auf den Bezirk Aegina 670 000, Hydra 1 180 000, Kranidhion 300 000, Hermioni 250 000 und Trikeri 100 000 Frcs. kamen.

Rußland.

Während in dem weiten russischen Reich die Flußfischereien ein hochbedeutendes Gewerbe sind und große Mengen Nahrungsmittel liefern, ist die Seefischerei noch wenig entwickelt. Eine eigentliche Hochseefischerei

giebt es nirgends. Es bleiben also nur die Seefischereien an den Küsten des Polarmeeres und des Weißen Meeres, des Baltischen Meeres und seiner verschiedenen Buchten, namentlich in dem Bottnischen Meerbusen, die Fischereien im Schwarzen, Asowschen und Kaspischen Meer und endlich die Fischereibetriebe an und von den asiatischen Küsten Rußlands aus. Allenfalls kann hier auch noch, als halb und halb in das Gebiet der Seefischerei gehörend, beispielsweise die Fischerei der Kosaken im Flusse Ural und seiner Mündung in das Kaspische Meer kurz besprochen werden.

Es genügt, in dieser Beziehung einige Sätze aus der kleinen inhaltreichen Schrift von J. D. Kusnetzow: „Fischerei und Thierverbeutung in den Gewässern Rußlands", zu entnehmen, welche 1898 in Anlaß der Bergener Ausstellung veröffentlicht wurde. Es heißt daselbst: „Der allgemeine Charakter des jetzigen Fischereigewerbes am Ural hat sich in den 50er Jahren dieses Jahrhunderts herausgebildet. Obwohl in den uralschen Gewässern, sowohl im Flusse als auch im angrenzenden Meere, der Fischfang im Frühjahre, Herbst und Winter betrieben wird, so haben doch die Herbst- und Winterfänge eine dominirende Bedeutung. Um die im Herbst in den Fluß dringenden Fische im Gebiete des Kosakenheeres aufzuhalten, existirt im Flusse bei Uraljsk ein Utschuk (Zaun), welcher im halben Juni geschlossen wird, während andererseits im Meere an der Flußmündung eine breite Zone, in welcher der Fang verboten ist, festgesetzt ist. Zum Schutze der Fischerei existiren zwei Dampfer und mehrere Segelschiffe und Ruderboote; außerdem wird eine besondere Fischereipolizei unterhalten."

Hervorzuheben sind besonders die großen Fischereiunternehmungen an der Mündung der Wolga bei Astrachan. Zu einer solchen Wataga wird der Fang von den einzelnen Fangstätten herangeführt, und es findet ferner hier, wo zur Zeit der eigentlichen Saison Tausende von Arbeitern beschäftigt sind, das Zertheilen, Salzen, Trocknen und Verpacken der Fischereierzeugnisse statt. „Neben dem sogenannten Plot, einem gedeckten Gebäude, auf dessen Boden die aus den Fahrzeugen ausgeladenen Fische sortirt werden, befindet sich die Caviarabtheilung, ein Zimmer, in dem der Caviar der Störarten bereitet wird, und die »Wjasishnaja Palatka« (Wjasiga-Zelt), wo Wjasiga und Fischleim getrocknet werden; die Wände dieses Zeltes sind gitterartig, und die Palatka selbst wird gewöhnlich auf dem Dache des Flosses konstruirt, um so dem Winde besser Zutritt zu gewähren."

Auch an den Küsten des Schwarzen Meeres finden Fischereien statt, namentlich wird in der Nähe der Städte Noworossijsk und Anapa der Heringsfang in größerem Maßstabe betrieben.

Die Fischereien im Weißen Meer und an der Murmanküste, obwohl, wie bemerkt, noch wenig entwickelt, beschäftigen immerhin schon jetzt die geringe Zahl der Küstenbewohner. An den Mündungen der in das Weiße Meer sich ergießenden Flüsse finden wir große Fischerdörfer, wie denn auch die Bevölkerung der Städte Archangel, Onega und Kem an der Fischerei betheiligt ist. Samojeden betreiben an den Küsten des Weißen Meeres die Jagd auf Seehunde und Walrosse. Die Mengen und Werthe der Fischereien im Gouvernement Archangel stellten sich für die verschiedenen Kabeljauarten in den Jahren 1895 bis 1897 auf jährlich 300 000 bis 500 000 Rubel. Seehunde und Weißwale wurden an der Murmanküste und im Weißen Meer in den Jahren 1895 bis 1897 für jährlich mehr als 100 000 Rubel erbeutet, während der Werth dieser Fänge auf der Insel Nowaja-Semlja sowie auf Kolgujew und Waigatsch unbedeutend ist. Die Zahl der Seefischerfahrzeuge an der Murmanküste betrug im Jahre 1897 2 Dampfer, 4 Schuner, 5 Klipper, 7 Prahmen, 9 Listerboote, 202 Deckboote, 474 offene Boote und 331 kleine Boote mit je 2 Rudern. Die Zahl der Mannschaft wird auf 3100 bis 4000 angegeben. Wie wenig die an den russischen Eismeerküsten auszubeutenden Meeresschätze gegenwärtig im Vergleich zu den schwunghaft betriebenen Fischereien der norwegischen Nordküste noch verwerthet werden, darüber hat man mehrfach Erörterungen angestellt. So geschieht dies neuerdings wieder in einem Artikel von Hauptmann Immanuel („Der russische Norden und die Murmanküste") in Heft VI von Petermanns Mittheilungen 1899. Es wird dort darauf hingewiesen, daß die Laichzeit unerschöpfliche Wanderzüge von Seefischen in die unmittelbare Nähe der nordrussischen Küsten führe; der Golfstrom bringe den Kabeljau an die Murmanküste, der Hering erscheine am Weißen Meer. Die schwierigen Ernährungsverhältnisse Central- und Nord-Rußlands weisen auf die Erschließung von billigen, niemals versagenden Nahrungsquellen für die breiten Massen hin. Freilich müßte dann der primitive Fischereibetrieb dieser Küsten durch erhebliche Verbesserungen, besonders mit Hülfe von Kolonisation der ergiebigsten Küstenstriche, gehoben werden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Anwohner der Küsten der Neuengland-Staaten waren von jeher auf die „grüne Weide" der See, wie sie die Letztere nannten, als auf ihren Hauptернährungszweig angewiesen, und hier erwuchs denn auch der

kühne, unternehmende, rastlos unter allen Anstrengungen und Entbehrungen seinem Beruf nachlebende Seefischerstand der Vereinigten Staaten. Mit der beispiellos raschen Entwickelung der Republik, der zahlreichen Einwanderung, welche die Einwohnerschaft der Städte zu Hunderttausenden und Millionen anwachsen ließ und auch das Land mehr und mehr für die Kultur gewann, mehrte sich auch der Bedarf an Fischnahrung. Ein großartiges Bild der Seefischerei der Vereinigten Staaten entrollte zum ersten Mal in statistischer Vollständigkeit das siebenbändige Werk, welches im Anschluß an die Censuserhebung des Jahres 1880 über die Seefischereien der Vereinigten Staaten zusammengestellt wurde. Auf den internationalen Fischerei-Ausstellungen in Berlin (1880), in London (1883) und in Bergen (1898) war die transatlantische Republik reich vertreten. Mit zahlreichen Abbildungen und Karten ausgestattet, verbreitete sich jenes Werk über die Naturgeschichte der Thiere, welche die Gewässer der Vereinigten Staaten beleben. Es gab einen geographischen Ueberblick über die Fischerei-Industrie und ging sodann auf die einzelnen Zweige der Fischerei unter Darlegung der Verhältnisse der Fischer, Bezeichnung der Fischplätze und anderen Angaben näher ein. Als Hauptergebniß der statistischen Erhebungen in den Vereinigten Staaten bezüglich der Fischereien im Jahre 1880 ist Folgendes hervorzuheben: Die Zahl der in der Fischerei-Industrie beschäftigten Personen belief sich in jenem Jahre auf 131 426; von diesen waren 101 684 Fischer, die übrigen waren im Dienste der Fischerei am Lande beschäftigt. Die Fischerflotte bestand aus 6605 größeren Fahrzeugen mit einem Gehalt von 208 297 Tonnen und aus 44 804 Booten. Das in der Fischerei angelegte Kapital betrug 37 955 349 Dollars; davon kamen auf die größeren Fahrzeuge 9 357 282, auf Boote 2 465 393 Dollars, auf kleinere Apparate und Ausrüstungen 8 145 261 Dollars, der Rest der obigen Summe vertheilte sich auf andere zur Fischerei zu rechnende Werthgegenstände, namentlich Grundeigenthum (an der Küste) mit 17 987 413 Dollars. Der Werth der Fischereien der größeren Ströme und Binnenseen wurde zu 43 046 053 Dollars ermittelt, derjenige der kleineren Binnengewässer auf 1½ Mill. Dollars; im Ganzen ergiebt das 44 546 053 Dollars.

Dieses Censuswerk unterschied nicht weniger als 43 verschiedene Fischereibetriebe der Vereinigten Staaten, deren jeder an bestimmten Oertlichkeiten und mit besonderen Geräthen ausgeübt wird. Zu den wichtigeren sind zu rechnen: die Austernfischerei an der Ostküste, hauptsächlich in der Chesapeake-Bai, die Kabeljaufischerei auf größere Entfernungen von der Küste, der Walfang, der Pelzrobbenfang im Beringsmeer, die Makrelenfischerei, der Fang des Menhaden, einer Maifischart, welche

allsommerlich in großen Scharen längs der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten vom Kap Cod bis Florida hinabzieht, die Heilbuttfischerei, der Robben- und Seeelefantenfang in den antarktischen Gewässern, der Lachsfang der Westküste, der Fang des Shad (einer Heringsart), der Schwertfischfang und endlich die Clammuschelfischerei.

Der Kabeljaufang wird in größeren Entfernungen von der Küste durch Fischer der Neuengland- und der Mittel-Staaten, und zwar auf den großen ozeanischen Bänken, welche sich von Nantucket bis Labrador erstrecken, betrieben. Die Fischerei auf Makrelen und Menhaden findet auf Entfernung von 100 bis 150 Miles von der Küste nördlich von Kap Hatteras an statt. Das Gebiet der Shadfischerei sind die Mündungen der großen, an der atlantischen Küste sich ergießenden Flüsse. Noch ist der Schwammfischerei Erwähnung zu thun, welche an der Südküste der Halbinsel Florida stattfindet. Auf den Untiefen des Golfs von Mexiko fischt man den Red Snapper und den Grouper, beides Barscharten. Die Walfängerflotte ging früher ausschließlich von einigen Häfen der Ostküste, namentlich Neubedford und Neulondon, aus und belebte zur Zeit ihrer höchsten Blüthe in Mitte der fünfziger Jahre dieses Jahrhunderts mit ganzen Flotten ungefähr alle großen ozeanischen Gewässer vom Eismeer bis in den Südpazifischen und Südatlantischen Ozean. Gegenwärtig wird der Walfang fast ausschließlich nur noch von San Francisco aus betrieben. Der Schwertfischfang wird von den südlichen Neuengland-Staaten aus betrieben.

Seit jener großen Gesammterhebung des Census von 1880 haben verschiedene mehr oder weniger lokale Ermittelungen stattgefunden. So haben wir eine solche über die Fischereien der Neuengland-Staaten für das Jahr 1889 in dem Bulletin of the U. S. Fish-Commission for 1890, vol. X, Washington 1892 von Collins und Smith[1]).

Der wichtigste Fischereihafen der Ostküste ist Gloucester, der bedeutendste Fischhandelshafen Boston. Die Gesammtmenge der von Bostoner Handelshäusern gehandelten Frischfische wurde für das Jahr 1892 auf über 90 Millionen Pfund angegeben, und zwar vertheilten sich die größten Mengen auf Schellfisch, Kabeljau, Seehecht, Heilbutt und verschiedene andere Kabeljauarten. Die erwähnte Statistik für 1889 giebt das Gewicht der von den Neuengland-Staaten aus erzielten Fischfänge auf 653 170 000 Pfund im Werthe von 10½ Mill. Dollars an.

---

[1]) Wie mir von Seiten des Präsidenten der Kommission der Vereinigten Staaten für die Fischereien mitgetheilt wird, ist seit Frühjahr d. J. eine neue statistische Erhebung betreffs der Seefischereien der atlantischen Staaten im Gange, das Ergebniß derselben liegt jedoch bis jetzt — Oktober 1899 — noch nicht vor. M. L.

Als am meisten benutzte Geräthe der amerikanischen Fischerei sind die Zugnetze, besonders das Beutelnetz (Purse seine), und Leine und Angel zu bezeichnen. Das Beutelnetz und seine Verwendung zugleich mit den der amerikanischen Fischerei eigenthümlichen Fischerbooten (Dories) war in der reichen amerikanischen Abtheilung der in Berlin 1880 stattgehabten internationalen Fischerei-Ausstellung zur Schau gebracht. (Beide finden sich ausführlich beschrieben in dem amtlichen Bericht über diese Ausstellung, Abtheilung II, Seefischerei, vom Verfasser Dieses. S. 192 bis 209.)

Die bei der Fischerei für den sogenannten Frischfischfang zur Verwendung kommenden Fahrzeuge sind Segler von 50 bis 100 Tonnen Tragfähigkeit. An Bord befinden sich die eigentlichen Fischerboote, die Dories, in verschiedener Größe, je nach der Größe des Fahrzeuges und der Zahl der an Bord befindlichen Mannschaft (6 bis 23). Sowohl bei der Langleinenfischerei wie bei dem Fang mittelst Beutelnetzes dienen diese Dories als Fischereifahrzeuge. Die Langleinen von 6 bis 7 mm Dicke haben eine Länge von 500 m, die Zahl der Angeln an einer solchen Leine ist 500. Das Beutelnetz wird hauptsächlich bei dem Fang der Makrelen und des Menhaden benutzt. Die Fahrzeuge, welche auf den Fang des Menhaden ausgehen, sind Dampfer von etwa 500 Pferdekraft bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 11 Knoten und einer Besatzung von 20 bis 25 Mann. Auf die einzelnen Manipulationen bei dem Ausbringen dieses etwa 1/4 englische Meile langen Netzes durch zwei Boote kann hier des Raumes wegen nicht näher eingegangen werden, wir verweisen zu dem Ende auf die näheren Angaben in dem oben erwähnten amtlichen Bericht der Berliner Ausstellung von 1880 und ferner auf die ausführliche Beschreibung in dem Bericht des Herrn Dr. Ehrenbaum, jetzigen Assistenten der Königlichen Biologischen Anstalt in Helgoland.[1]) Mit diesem Netz werden wahre Massenfänge erzielt, wie sich Verfasser Dieses im Jahre 1872 an der Küste von Long Island selbst überzeugte: ein wahrer Berg von vielen Tausenden von Fischen war da mit einem einzigen Zug an Land gebracht, um in eine der benachbarten Thranbereitungsanstalten befördert zu werden.

Der Kabeljaufang auf den großen Bänken wurde früher ausschließlich mittelst Handleinen betrieben. Gegenwärtig ist, wie schon an-

[1]) Beilage zu den Mittheilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei, März 1894, Nr. 3: Bericht über eine Reise nach den wichtigsten Fischereiplätzen der Vereinigten Staaten und über die Fischereiabtheilung auf der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893, von Dr. Ehrenbaum. Berlin, Moeser's Hofbuchdruckerei. S. 24 und 54.

gedeutet, nur die Langleine in Anwendung. Jedes der Fahrzeuge, deren Größe zwischen 60 und 120 Tonnen wechselt, führt 4 bis 6 Boote. Als Köder für die Angeln werden je nach der Jahreszeit der Lodde und der Squid (Cephalopodenart), ferner gefrorene Heringe, Makrelen und gesalzene Clammuscheln benutzt. Nachdem der Fang eines Tages durch die Boote an Bord gebracht ist, geht es hier sofort an das Ausweiden und Salzen. Die Leber wird sorgfältig der Thrangewinnung wegen ausgeschieden. — Auch von der amerikanischen Westküste aus, namentlich von San Francisko, wird in kleinerem Umfang Kabeljaufang betrieben. Hier gehen die Reisen bis nach der Ochotsk-Bai, zu den Aleuten- und den Schumagin-Inseln.

An der Westküste der Vereinigten Staaten ist die Seefischerei noch in der Entwickelung begriffen. Als wichtigste Zweige sind die Lachsfischereien in den Mündungen der Flüsse, der von hier aus betriebene Pelzrobbenfang und der Walfang im Nordpacifischen und Arktischen Meere zu bezeichnen.

Einen sehr guten Einblick über die gesammten Fischereibetriebe der Ostküste der Vereinigten Staaten und die an diesen Betrieb sich anschließenden Handels- und Industriegeschäfte gewähren die Angaben des oben erwähnten Berichtes des Dr. Ehrenbaum, im Anschluß an seine Mittheilungen über die Fischereiabtheilung auf der Weltausstellung zu Chicago im Jahre 1893, besonders auch bezüglich der Salzfischfabriken und der Makrelenfischerei, welche in den Vereinigten Staaten eine weit größere Rolle spielt als in Europa und in einzelnen Jahren bei ungünstigen Fischereierträgen die Einfuhr aus Europa in Anspruch nimmt. Auf die großartigen Fischversendungen mittelst des weitverzweigten amerikanischen Eisenbahnnetzes kann hier auch nicht näher eingegangen werden. Schon im Jahre 1872 konnte man mittelst der Eisenbahn von der Ostküste herangeführte Seefische und Austern in den Städten am Fuß der Felsengebirge genießen. Seitdem haben sich die Fischversendungen in das Binnenland der Vereinigten Staaten jedenfalls noch bedeutend beschleunigt und vervielfältigt.

Von Interesse ist ein in den „Mittheilungen des Deutschen Seefischereivereins September 1897" auszugsweise veröffentlichter Bericht des Staatskommissars für Fische und Fischerei der Vereinigten Staaten über das am 30. Juni 1894 endende Jahr. Es heißt daselbst unter Anderem: Für gewisse geräucherte Fische, in Büchsen eingemachte Fische und Fischthran ist die auswärtige Nachfrage ebenso wichtig wie der einheimische Markt. Im Jahre 1894 wurden für 2,8 Mill. Mark Stockfisch ausgeführt, während die Ausfuhr aller Fischereiprodukte sich auf

17 Mill. Mark bewerthete. Die ausgeführten Fischereiprodukte bestanden in Büchsenlachs, Stockfisch, Büchsenaustern und frischen Austern, Fischbein, Walrat, geräucherten und gesalzenen Heringen und Fischthranen verschiedener Art. An Salzheringen wurden in der Zeit von 1888 bis 1894 zwischen 6½ und 9½ Mill. Mark in die Vereinigten Staaten eingeführt; an Sardinen führten die Vereinigten Staaten allein aus Frankreich über 3⅓ Mill. Mark im Werth ein.

Eine besondere Besprechung verdient der amerikanische Wal- und Pelzrobbenfang. Wenden wir uns zunächst zu dem Letzteren, so seien hier wenigstens einige Daten aus einem 1895 veröffentlichten amtlich herausgegebenen Werk angeführt.[1]) Ein Aufsatz, welcher in Nr. 8 der „Mittheilungen des Deutschen Seefischereivereins August 1898" unter dem Titel: „Die Robbenfrage im Beringsmeer", veröffentlicht wurde, stützt sich hauptsächlich in seinen Angaben auf dieses Werk. Es würde viel zu weit führen und den für diese Mittheilungen bestimmten Raum um Bogen vermehren, wenn man auf den Streit um die Robbenfrage, an welchem Rußland, die Vereinigten Staaten und England (für Britisch-Nordamerika) betheiligt sind, näher eingehen und die bezüglichen Verhältnisse in ihren Einzelheiten darlegen wollte. Diejenigen, welche sich über die staatsrechtliche oder wirthschaftliche oder naturwissenschaftliche Seite dieser Frage näher unterrichten wollen, verweisen wir auf das oben citirte Werk, ferner auf die unten verzeichneten Arbeiten verschiedener Autoren.[2]) Hier genügt es zu sagen, daß in dem Streit um die Ausbeutung der Robbeninseln und Alles, was damit zusammenhängt, ein Zwischenzustand eingetreten ist, wodurch gewisse Schutzmaßregeln gegen die Ausrottung der Pelzrobben gesichert wurden und namentlich die Jagd dieser Thiere auf offener See innerhalb näher bezeichneter Meeresgebiete in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Juli verboten ist. Das zwischen dem nordöstlichen Ende von Asien und der Nordwestecke von Amerika sich erstreckende Beringsmeer ist südlich durch eine bogenförmige Kette von Inseln, die Aleuten und die Komandorsky-Inseln, abgegrenzt. Innerhalb des so abgegrenzten Meeres liegen, mehr nach der amerikanischen Seite zu, die vier unter dem Namen Pribyloff-Inseln bekannten Eilande, deren größte den Namen St. Paul und St. Georg tragen. Diese sind seit langer Zeit die Heimath der Pelzrobben. Auf die Naturgeschichte dieser Thiere kann, wie gesagt, nicht eingegangen werden, sondern

[1]) „Fur Seal Arbitration." „Proceedings of the Tribunal of Arbitration", Washington 1895.

[2] „History of the American Pinnipeds" by Dr. Allen; „The Russian Fur Seal Islands" by L. Stejneger und andere in diesen Werken angezogene Berichte und sonstige Schriften.

es soll nur erwähnt werden, daß man die robbenähnlichen Thiere in drei Gruppen theilt: die Walrosse, die Ohrenrobben und die Seehunde. Die Ohrenrobben scheidet man wiederum in Seelöwen und Seebären.[1]) Die Haut der Letzteren ist wegen des feinen Pelzes außerordentlich geschätzt. Das Verbreitungsgebiet der Pelzrobben liegt in den kälteren Regionen der südlichen und nördlichen Hemisphäre, aber in den antarktischen Gebieten sind die Pelzrobben jetzt nahezu ausgerottet. Das gleiche Schicksal bedrohte die nordische Pelzrobbe, wenn nicht in später Stunde die an dem Fang dieser Thiere betheiligten Staaten sich zu Abwehrmaßregeln gegen die zerstörende Raubwirthschaft vereinigt hätten. Die nordische Pelzrobbe hat ihren Winteraufenthalt an der Westküste von Nordamerika und zwar von Britisch-Columbia bis zur Küste von Kalifornien. Im Frühjahr zieht sie nach Norden auf eine Entfernung von 20 bis 30 Seemeilen von der Küste bis zu den jetzt unter amerikanischer Oberhoheit stehenden Pribyloff-Inseln. Die Robben an der asiatischen Küste ziehen der Mehrzahl nach östlich an den Kurilen-Inseln nach den Komandorsky-Inseln. Diese nördlichen Wanderungen geschehen einigermaßen nach Geschlecht und Alter getrennt: zuerst, Anfang Mai bis Mitte Juni, treffen die alten Männchen auf den Pribyloff-Inseln ein, ihnen folgen die Weibchen, darauf die jüngeren Thiere beider Geschlechter, und es beginnt dann das Brutgeschäft am Lande. Im Oktober ziehen die Thiere wieder nach ihren Winterquartieren in den weiter südlich gelegenen Theil des Großen Ozeans zurück. Das Schlagen der Robben auf dem Lande besorgen die Eingeborenen unter Aufsicht des Direktors und anderer Beamten der betreffenden Kompagnie. Diese Schlächtereien sowie die Jagd der Robben im offenen Meer, welche eben in der maßlosen Weise, wie sie bisher getrieben wurde, den Bestand der Thiere verringert hat, ist oft geschildert, und es seien diese wenigen Angaben nur noch durch die Notiz ergänzt, daß in den Jahren 1894 bis 1896 folgende Mengen getödtet wurden:

	Komandorsky- u. Robben-Inseln	Pribyloff-Inseln	Pelagische Jagd	Insgesammt
1894 . . .	27 287	15 888	135 686	178 861
1895 . . .	17 719	15 002	102 460	135 181
1896 . . .	14 896	40 000	64 350	119 246

Die Zahl der in der letzten Jahresreihe für diesen Betrieb ausgesendeten amerikanischen und englischen Schoner wechselte sehr. Für Britisch-Nordamerika wird für das Jahr 1898 in dem amtlichen Bericht

[1]) Siehe den oben erwähnten Aufsatz von Dr. Schiemenz in den Mittheilungen von 1898, Seite 811 ff., welchem diese Angaben entnommen sind.

des Departements für die britisch-nordamerikanischen Fischereien die Zahl 28 angegeben. Es sind Schiffe von etwa 25 m Länge, 6 m Breite und einem Raumgehalt von einigen 90 Tons. Die Bemannung besteht aus Weißen und Indianern und zwar beträgt ihre Zahl 22 bis 35 für das Schiff, das 10 bis 16 Boote führt.

Wir wenden uns zu dem noch jetzt von den Vereinigten Staaten aus betriebenen Walfang. Wie wir bereits oben bemerkten, ist der heutige Betrieb nur noch ein Schatten des viele Hunderte von Fahrzeugen beschäftigenden und hohe Werthe erzielenden Walfanges vor etwa fünfzig Jahren. Der durch amerikanische Schiffe im Jahre 1898 erzielte Fang bezifferte sich im Jahre 1898 auf 9780 Barrels Potwalthran im Werthe von 123 228 Dollar, auf 6905 Barrels sonstigen Walthrans im Werthe von 43 502 Dollar und auf 257 400 Pfund Walfischbarten im Werthe von 772 200 Dollar. Abgesehen von einer kleineren Anzahl Fahrzeuge, welche noch von der amerikanischen Ostküste, hauptsächlich Neu-Bedford, ausgehen, konzentrirt sich der Betrieb, wie schon erwähnt, auf San Francisco. Eine kleine Flotte, am 1. Januar 1898 21 Schiffe, meist Dampfer, begiebt sich im Frühsommer nach dem Beringsmeer, durchfährt später die Beringsstraße und kreuzt an der arktisch-amerikanischen Küste bis zur Herschel-Insel, in einigen Fällen auch noch weiter bis nach Kap Bathurst. Der Fang ist auf den Polarwal gerichtet. Manche Schiffe überwintern bei der Herschel-Insel, um bald nach Aufbruch des Eises dem Fang obliegen zu können. Noch in der letzten Jahresreihe wurden einzelne bedeutende Fänge erzielt, so daß die Rhedereien gute Geschäfte machten. Zu Zeiten erscheint der im europäischen Eismeer fast verschwundene Polarwal hier noch in größeren Scharen, wie solche vor 70 Jahren die Entdecker dieser Gebiete, Franklin und Richardson, an den Mündungen des Mackenzie-Flusses antrafen.[1]) Leider findet bei einzelnen der amerikanischen Walfischfänger eine gewisse Raubwirthschaft statt, insofern, als man sich, wenn große „Schulen" von Walen angetroffen werden, auf die Gewinnung des werthvollsten Fangergebnisses, der Barten, beschränkt und sich der Mühe des Abstreifens und Auskochens des Speckes behufs Gewinnung von Thran nicht unterzieht. Im Interesse der Schonung des werthvollen Thieres, das sich ja nur in beschränkter Zahl vermehrt, wäre ein strenges Verbot solcher Raubwirthschaft erwünscht. Auch auf den Fang von Walrossen richtet sich gelegentlich der Betrieb der San Franciscoer Walfischfänger-Flotte. Näheres über diesen Betrieb nach verschiedenen

[1]) Nach den neuesten Nachrichten aus jenem Theil des Eismeeres, September 1899, wären in diesem Frühjahr und Sommer Wale in größerer Zahl vor der Mündung des Mackenzie und bei der Herschel-Insel nicht mehr zu treffen gewesen.

Richtungen bringt eine kürzlich von dem Deutschen Seefischereiverein veröffentlichte Abhandlung des Verfassers dieses Aufsatzes.[1])

Britisch-Nordamerika.

Die Fischereien von Britisch-Nordamerika bezeichnet der uns vorliegende neueste amtliche Bericht des Departements für Marine und Fischereien in Ottawa über 1897,[2]) als die ausgedehntesten der Welt, insofern als sie eine außerordentlich weite Erstreckung von Küstenlinien umfassen. Die östliche Seeküste von der Fundy-Bai bis nach der Belle-Isle-Straße hat eine Länge von 5000 Miles, während die Küstenerstreckung von Britisch-Columbien auf 7180 Miles angegeben wird. Wenige Zahlen lassen den Umfang des Seefischereibetriebes erkennen. Die Zahl der im Seefischereigewerbe beschäftigten Personen wird auf 78 959 für das Jahr 1897 angegeben. Der Werth der Boote und Fischereigeräthe stellte ein Kapital von 9 370 794 Dollar dar. Gegen 1200 Seefahrzeuge (Schuner- und Schleppfahrzeuge), bemannt mit 8879 Seeleuten, fanden in dieser ausgedehnten Industrie Beschäftigung. Die Zahl der Fischer wird auf 70 000, die der Fischerboote auf 37 639 angegeben. Die größte Zahl der Schiffe und Boote, nämlich 5514 und 19 859, ist in Neu-Schottland beheimathet, Neu-Braunschweig hat 1085 Schiffe und 10 486 Boote, Quebek nur 224 Schiffe und 11 820 Boote, Britisch-Columbien (die Pelzrobbenflotte eingeschlossen) 1515 Schiffe und 19 421 Boote. Der Gesammtwerth des Ertrages der kanadischen Fischereien (die Süßwasserfischereien einbegriffen) war im Jahre 1897 nach der amtlichen Statistik 22 783 546 Dollar. Gegen das Vorjahr ergab sich ein Mehr von $2^1/_3$ Mill. Dollar. Die größten Werthe erzielten Neu-Schottland, Britisch-Columbien und Neu-Braunschweig mit über 18 Mill. Dollar.

Fragt man, wie sich diese Wertherträge auf die verschiedenen gefangenen Fischarten vertheilen, so ergiebt sich, daß der Löwenantheil dem Kabeljau (Stockfisch) mit nahezu 5 Mill. Dollar, dem Salzhering mit 1 618 000 Dollar und dem in Büchsen präservirten Hummer mit $2^1/_2$ Mill. Dollar zufiel. Der Fang der von Kanada erbeuteten Fischmengen vertheilt sich nach einer uns vorliegenden Schrift von H. Y. Hind auf ein Meeresgebiet von 200 000 englischen Quadratmeilen, das innerhalb der Tiefenlinie von 100 Faden gelegen ist. Der Kabeljaufang zerfällt in die Sommerfischerei und in die Winterfischerei, welche sich zu verschiedenen Zeiten auf die einzelnen Küstenstrecken vertheilt. Die Winterfischerei auf Kabeljau

[1]) „Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang." Berlin 1899, Otto Salle.

[2]) „Thirty-first Annual Report of the Department of the Marine and Fisheries." Ottawa 1899.

findet an der Südküste von Neu-Fundland statt, welche sich zwischen Kap Race und Kap Ray, zahlreiche tiefe Buchten mit steilen Ufern bildend, auf eine Länge von 600 englischen Meilen erstreckt. Stürme, Nebel und zahlreiche unterseeische Riffe machen diese Fischerei besonders gefährlich. *Die Fischereien bei Neu-Fundland* sind oft geschildert worden. Der bekannte deutsche Reisende T. A. Verkrüzen machte im Sommer 1880 eine Fischerfahrt zur „Großen Bank" mit und schilderte dieselbe in einem die Neufundland-Fischerei überschriebenen Aufsatz.[1])

Auch von dem Reisenden Ernst v. Hesse-Wartegg haben wir in Nr. 19 und 20 des Bandes 51 der geographischen Zeitschrift „Globus" eingehende Beschreibungen des großartigen Betriebes, und noch ganz neuerdings brachte eine französische Zeitschrift mehrere bezügliche Aufsätze, deren Hauptinhalt übersetzt in einem Aufsatz von Dr. Ernst Luckfiel in Heft IV der „Beiträge der Kolonialpolitik und Kolonialwirthschaft" erschien, welche unter Leitung von A. Seidel von der deutschen Kolonialgesellschaft herausgegeben werden. Einige Sätze aus diesen, die jetzige *französische Neufundland-Fischerei* betreffenden Schilderungen mögen hier ihren Platz finden: „Das muthige und verwegene Leben dieser Fischer ist unserer Theilnahme werth. Meist sind es Dreimaster, auf denen man von einem der Kanalhäfen Dieppe, Fécamp, Saint Valery, Granville und Saint Malo ausfährt, um zum April in Neu-Fundland einzutreffen. Man fischt hier, indem das Schiff auf der Bank vor Anker liegt. Es hat 12 bis 14 kleine Boote (Dories); in jedem dieser zerbrechlichen, ganz flachen Fahrzeuge befinden sich zwei Mann, welche die Fanggeräthe auslegen und dann an jedem Nachmittage die Angelreihe entlang fahren, die gefangenen Fische einnehmen und neuen Köder anlegen." Das Leben dieser Neufundland-Fischer wird in all seiner Rauheit und Gefahr mit lebhaften Farben geschildert. Den Tag über müssen die Leute die Kleider auf dem Leib behalten, die von Regen und Nebel durchnäßt sind. Sie arbeiten ohne Unterlaß und haben wenig Schlaf, dazu die Gefahren durch die fast fortwährend herrschenden Nebel, welche einen Zusammenstoß mit den großen hier verkehrenden Postdampfern begünstigen. Das früher auch in unserer Nordseefischerei angetroffene Trinkunwesen[2]) scheint hier in voller Blüthe zu stehen. Amerikanische Händler mit flachen Fahrzeugen richten im Schiffsraum Schank- und Kramläden ein. Dann fahren sie hinaus und liefern gegen klingendes Geld die schlechtesten Sorten Schnaps. Fehlt

[1]) Siehe Band IV der „Deutschen Geographischen Blätter", Seite 90 u. ff.

[2]) Bezüglich der Nordseefischerei ist seit einer Reihe von Jahren eine Uebereinkunft der betheiligten Staaten in Kraft getreten, welche durch strenge und nachdrücklich gehandhabte Verbote dem Unwesen im Gebiete dieser Fischerei ein Ende gemacht hat.

das Geld, so bezahlt man mit Tauwerk, Segeln und dergleichen. Der ganze Verdienst geht in die Hand des Händlers. Nun muß der Fischer wieder Vorschuß nehmen und ist damit für die nächste Kampagne gebunden. So kommt Mancher überhaupt nicht wieder in seine Heimath.

Was die direkt von Neu-Fundland aus, das bekanntlich eine besondere englische Kolonie bildet, betriebenen Fischereien anlangt, so finden wir in dem Jahresbericht des Fischerei-Departements für Neu-Fundland für das Jahr 1897 folgende Ziffern angegeben: Für 1897 wird die Ausbeute an Stockfisch auf 1 Mill. Quintals (1 Quintal = 50 kg) angegeben. Der Heringsfang liefert jährlich für die Ausfuhr 70 000 Barrels, während bei rationellem Betrieb, nach der im Bericht ausgesprochenen Auffassung, ein weit größeres Quantum gefangen und zur Ausfuhr gebracht werden könnte, da gerade in diesem Jahre der Hering in großen Mengen an der Küste erschien. An Hummer wurde im Jahre 1897 nach der Schätzung ein Werth von 540 000 Dollar ausgeführt, dagegen war der Betrag, welchen die Lachsfischerei zur Ausfuhr lieferte nur etwa 50 000 Dollar im Jahre. Der Werth der Heringsausfuhr von Neu-Fundland war in der letzten Jahresreihe rund 200 000 Dollar jährlich.

Ein wichtiger Zweig der Neufundland-Fischereien ist noch der Seehundsfang in den Frühmonaten des Jahres auf dem nördlichen Treibeise. Er beschäftigt an 20 Dampfer und 4000 bis 5000 Personen, in der letzten Jahresreihe lieferte er Werthe von 300 000 bis 800 000 Dollar.[1])

Auf andere große Fischereien in Amerika kann hier wegen der Rücksicht auf den Platz nur verwiesen werden, so namentlich auf die Fischereien der Küsten der Republik Chile, auf die Schwammfischereien der Bahama-Inseln u. A.

Blick auf die Seefischereien Chinas und Japans.

Wenden wir uns zu Asien, so sind es drei Fischereigebiete, welche hier als wichtigste in Betracht kommen: die Seefischereien Chinas, Japans und des Malayischen Archipels. China war schon auf der internationalen Fischerei-Ausstellung, welche 1880 in Berlin stattfand, durch eine reiche Kollektion von Fahrzeugmodellen und Fischereigeräthen aus der Provinz Ningpo vertreten. In ihrem Hauptheil erstreckt sich diese Provinz von 28° bis 30° nördlicher Breite und von 118° bis 122°

[1]) Siehe die ausführliche Beschreibung dieses Betriebes in dem oben angeführten Werke des Verfassers über die gegenwärtige Eismeerfischerei 2c., S. 42 u. ff.

östlicher Länge von Greenwich. Gerade in dieser Provinz, deren Küsten zahlreiche Baien und Fjorde haben und mit Gruppen von größeren und kleineren Inseln besetzt sind, die gleichsam die Betriebsstationen bilden, sind die Seefischereien sehr bedeutend. Nordöstlich von der Mündung des Yung-Stromes erstreckt sich eine Reihe größerer und kleinerer Inseln, unter welchen die ausgedehnteste und zunächst dem Festlande gelegene Tscheu-schan ist. Diesem Archipel schließen sich in nordöstlicher Richtung die an Austernbänken reichen Saddle-Inseln an. Der Hafen von Tschinkiamen an der Südküste von Tscheu-schan ist der Sammelpunkt für die große Fischerei und der einzige Zufluchtsort für die Fahrzeuge bei Stürmen. Der von dem Generalinspektor Herrn Robert Hart in Peking herausgegebene Spezialkatalog[1]) entwarf ein Bild der Sitten und Lebensweise der Fischer und schilderte die Gewinnung des für die Konservirung des Fisches so wichtigen Salzes durch Sieden oder Verdunsten des Seewassers sowie die Einrichtung der Eishäuser, deren es allein in der Umgebung von Ningpo 300 giebt. Im Tscheu-schan-Archipel werden jährlich mehr als 10000 Boote für den Fischfang auf hoher See ausgerüstet und gegen eine kleine Gebühr bei der Behörde registrirt. Die Seefischer bilden eine Gilde, und ihre Boote tragen dreieckige Flaggen. Die Netze (aus der Hanfart urtica nivea) werden hauptsächlich in zwei Dörfern südlich von Ningpo angefertigt; seidene Netze bilden eine Spezialität der Stadt Schaohsing. Das Material der Taue und Stricke besteht aus Jute, Hanf, Kokosfasern und Bambus. Es wurden sechs verschiedene Arten von Seefahrzeugen des Ningpo-Distrikts vorgeführt. Im Jahre 1873 wurde die Zahl dieser Boote, soweit sie in Flotten ausgehen und zurückkehren, auf 9000 mit einer Besatzung von 54000 Mann geschätzt. Daneben fischten noch ebenso viele Boote einzeln, und es gab der Tintenfischfang im Ningpo-Distrikte allein 80000 Fischern Beschäftigung. Ferner waren fünfzehn verschiedene Arten von Netzen des Ningpo-Distrikts ausgestellt.

Noch reicher und mannigfaltiger war die chinesische Abtheilung der internationalen Fischerei-Ausstellung zu London im Jahre 1883. Hier wurden die Seefischereien eines anderen Bezirks, nämlich von Swatau an der Nordostecke von Kwangtung, auf 23° 20′ 43″ nördlicher Breite und 116° 39′ 3″ östlicher Länge von Greenwich, vorgeführt. Nahe der Mündung des in mannigfachen Verzweigungen sich in die See ergießenden Flusses Han, in dem Bezirk Swatau und zwei Nachbar-

---

[1]) Special Catalogue of the Ningpo Collection of Exhibits for the International Fishery Exhibition Berlin 1880. Published by order of the Inspector General of Customs. Shanghai 1880.

bezirken sowie auf der Insel Namoa, gegenüber der Mündung des genannten Flusses, ist eine Reihe Stationen für Tiefseefischerei errichtet. Man schätzte die Zahl der Fischerleute des Swatau-Bezirks auf mindestens 12 500. Ferner war auch in London wiederum die Provinz Ningpo durch eine vielseitige Ausstellung von Fischereimodellen und -Geräthen vertreten. Nach dieser Provinz werden die Fischereierzeugnisse des Tschusan-Archipels gebracht und landeinwärts mittelst Fluß- und Kanalbooten geführt. — Auch die Fischereien des südlichen Formosa waren durch eine Reihe von Objekten, welche die Bedeutung derselben zeigten, veranschaulicht.

So wie China, so war auch Japan auf der schon mehrfach erwähnten Berliner Ausstellung 1880 in einer besonderen Abtheilung reich vertreten. Als Inselbewohner sind die Japaner ein Fischervolk, und der Fisch ist neben Reis die wichtigste Speise der Japaner. Auf der Londoner Ausstellung 1883 und in Chicago 1893 war Japan ebenfalls gut vertreten. Man sah hier u. A. die Geräthe und Erzeugnisse des japanischen Walfangs. Endlich erschien Japan auf der internationalen Fischerei-Ausstellung in Bergen im Jahre 1898, und es war zugleich durch Professor Dr. Kishinouye, Direktor des Kaiserlichen Fischereibureaus in Tokio, vertreten. Von ihm stammt der kleine instruktive Katalog der japanischen Abtheilung, dem wir das Folgende entnehmen: Die Kette der Inseln, welche das japanische Reich bilden, erstreckt sich von 22° bis 51° nördlicher Breite und von 119° bis 157° östlicher Länge von Greenwich. Die Küstenlänge der Inseln wird auf mehr als 30 000 km geschätzt, und zugleich giebt der Katalog die Zahl der Personen, welche in der Fischerei-Industrie Japans Beschäftigung finden, auf $2^1/_2$ Millionen und die Zahl der Fischerfahrzeuge auf 400 000 an. Reiche Fischgründe umgeben die Inseln; ihre Fischwelt theilt der Katalog, mit Rücksicht auf die klimatischen Verschiedenheiten, in eine nördliche, eine südliche und eine Inlandssee-Fauna ein. Der Katalog giebt sogar für das Jahr 1895 eine statistische Uebersicht der in diesem Jahre gefangenen Mengen nebst Werthangabe. Danach ertrug z. B. der Sardinenfang 54 310 023 Kwan (1 Kwan = $8^1/_2$ englische Pfund) im Werthe von 4 848 263 Yen (1 Yen = 2 Mark 10 Pf.), ferner Bonito (Thunfischart) 8 969 646 Kwan im Werthe von 1 966 019 Yen, sodann Tai (Meerbrasse) 4 674 522 Kwan im Werthe von 1 617 655 Yen, Makrelen 6 788 347 Kwan im Werthe von 957 974 Yen, Plattfische 3 706 028 Kwan im Werthe von 582 235 Yen. Der Katalog zählt noch verschiedene andere Fischarten auf, im Ganzen sind es 18 verschiedene Arten. Neun der wichtigsten Seefischereierzeugnisse Japans im Jahre

1895: gedörrte und gesalzene Fische, Thran, Fischguano u. A. hatten einen Gesammtwerth von mehr als 15¾ Mill. Yen. Der Wal, von dem verschiedene Arten zu Zeiten an den Küsten Japans erscheinen, wird von den Letzteren aus in Booten mittelst Harpunen und Netzen gefangen. Das Nähere über diesen eigenthümlichen schon Jahrhunderte alten Betrieb findet sich in der schon erwähnten unten bezeichneten Schrift.[1])

Nicht minder bedeutend und mannigfaltig sind die Seefischereien der zahlreichen Inseln Südost-Asiens, welche Niederländisch-Indien bilden. Auf diese wie auf andere nicht unwichtige Seefischereien, z. B. die auf Perlmuscheln und Perlen an den Inseln der Torresstraße, in Nord-Ceylon und im persischen Meerbusen, auf die Fischereien der polynesischen Inseln, endlich auf den Seefischfang, welcher, zunächst nur zum eigenen Bedarf, von den englisch-australischen Kolonien aus betrieben wird, kann abermals hier nur verwiesen werden. Vielleicht, daß sich in einem späteren Jahrbuche Gelegenheit bietet, auf alle wichtigeren außereuropäischen Fischereien, die Deutschland jetzt, nachdem es Kolonien erworben hat, näher interessiren müssen, ausführlicher einzugehen.

Schlußwort.

Unsere Mittheilungen sind zu Ende. Sie konnten bei dem vielseitigen Inhalt, welcher dem Jahrbuch zu geben war, sich innerhalb des gesteckten Rahmens nur auf das Wichtigste beschränken, immerhin zeigen sie die vielgestaltige Thätigkeit der Kulturnationen auf dem Gebiete der Seefischerei. Was unser deutsches Vaterland betrifft, so lassen sie erkennen, daß wir auch in diesem Gewerbe, das früher neben den von der deutschen Volkswirthschaft gepflegten großen Industrien gleichsam als ein Aschenbrödel erschien, bedeutende Fortschritte gemacht haben; den Märkten Deutschlands wird jetzt regelmäßig, durch deutsche Schiffe aus den Tiefen des Meeres gefördert und herangebracht, der Seefisch als Volksnahrungsmittel zugeführt, und diese Fischerflotten, welche bei Sturm und Stillen, im Sommer und Winter draußen auf den Meeresfluthen kreuzen, sie erziehen und erhalten uns eine seegewohnte Mannschaft, geeignet, unsere Seewehr in Krieg und Frieden zu stärken. Schon zeitig hat die preußische Regierung erkannt,

---

[1]) Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang, von Dr. M. Lindeman. Berlin, Verlag von Otto Salle, 1899. — Näheres über die japanischen Fischereien, welche, wie bemerkt, auch auf der Chicagoer Ausstellung vertreten waren, findet sich ferner in dem mehrfach erwähnten Bericht des Dr. Ehrenbaum auf S. 70 u. ff.

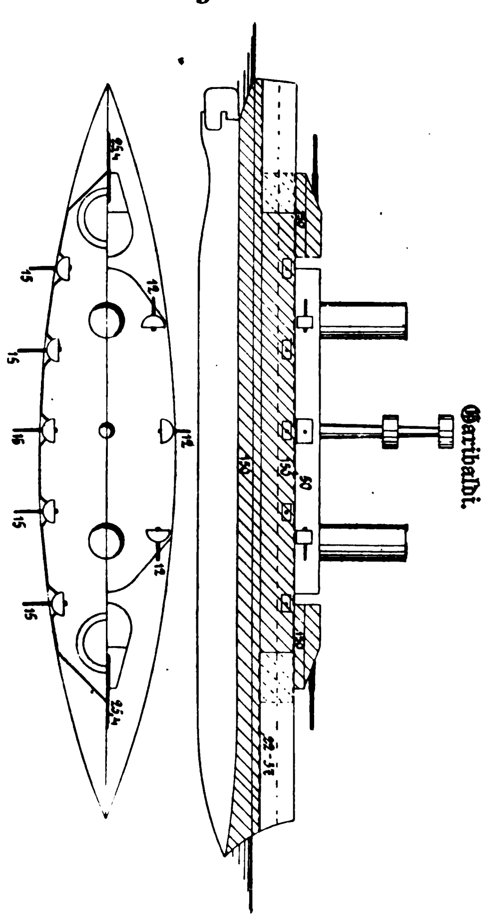
daß auch das Seefischereigewerbe, unbeschadet seiner in eigener Kraft und Selbsthülfe beruhenden Grundlage, seitens des Staats auf mancherlei Weise gefördert werden kann und muß, und sie hat diese Einsicht vielfältig bethätigt.

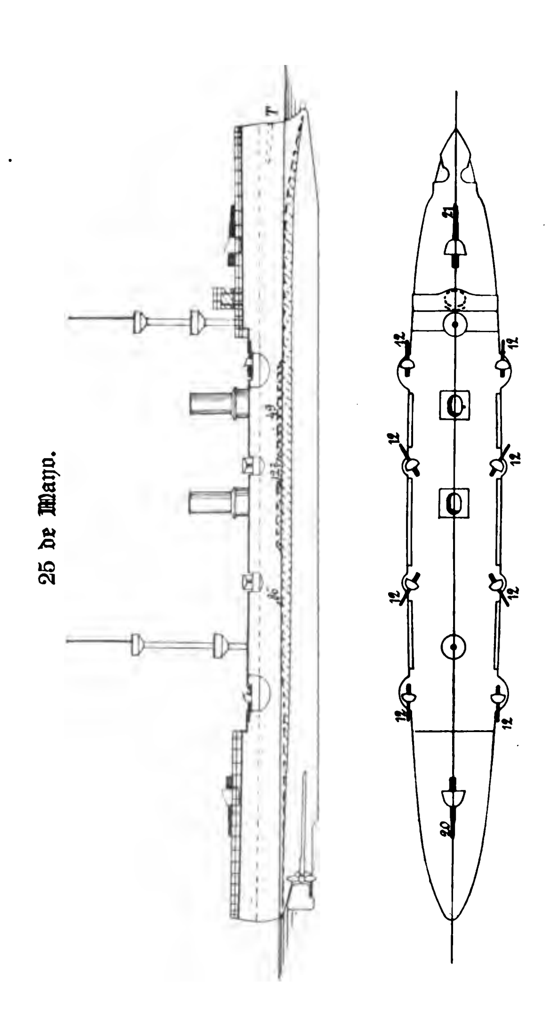
Ihr verdanken wir z. B. die Einsetzung der Kommission zur wissenschaftlichen Untersuchung der deutschen Meere in Kiel, deren besonders durch Hensen geförderte grundlegende Arbeiten die Biologie der Meeresfauna wesentlich bereicherten, und die Errichtung der Königlichen biologischen Station unter Heinckes Leitung in Helgoland. Wenn nun vor Kurzem eine auf Reichskosten ausgesandte Tiefseeforschungs-Expedition aus den Weltmeeren mit reichen Beobachtungen zurückkehrte, wenn ferner jetzt, ebenfalls aus Reichsmitteln, eine Entdeckungsfahrt in das wenig bekannte große Meeresgebiet der antarktischen Regionen vorbereitet wird, so darf vielleicht gehofft werden, daß die zu erwartenden vielseitigen Ergebnisse auch unserer nach Ausdehnung ihres Gebiets strebenden Seefischerei zu gute kommen werden. Die Pflege und Förderung der Letzteren liegt bei uns nicht, wie in anderen Staaten, in den Händen einer Centralbehörde, sondern bei den Regierungen der Einzelstaaten. Die Förderung aus den Kreisen der Nation erfolgt durch freie Vereinigungen, die für größere oder kleinere Bezirke geschaffen sind. Die Gesammtinteressen der deutschen Seefischerei läßt sich der unter dem Protektorat unseres allverehrten Kaisers stehende Deutsche Seefischerei-Verein angelegen sein, und er erfüllt diese Aufgabe wie hier nicht weiter ausgeführt werden kann, unter Leitung Dr. Herwigs unermüdlich mit regstem Eifer und vielseitigem Erfolg. Möge denn, gleich so vielen anderen Erwerbsthätigkeiten des deutschen Volks, auch unsere Seefischerei jugendkräftig und gesund sich weiter entwickeln! Hierzu dürfte die Ausführung der Vorschläge mit behülflich sein, welche die im Juni 1899 in Stockholm tagende Kommission staatlich delegirter Sachverständiger in der Richtung auf gemeinsame Maßregeln behufs tieferer Erkenntniß der hydrographischen und biologischen Bedingungen des Fischlebens im Interesse der Pflege und Förderung der Fischerei in den nördlichen Meeren Europas den betheiligten Regierungen gemacht hat.

Skizzen der neueren Kriegsschiffe aller Nationen.

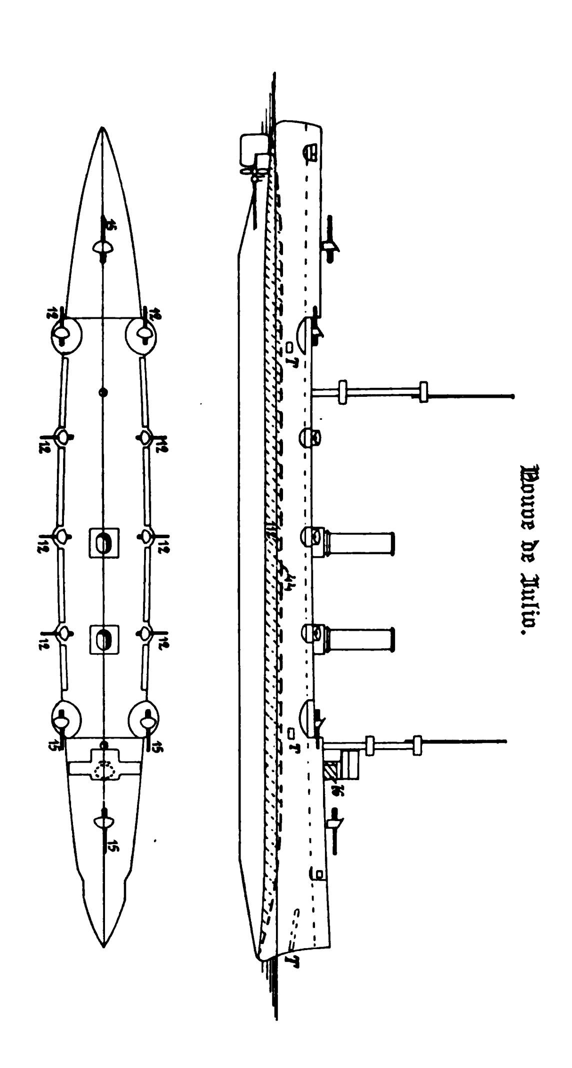
Maßstab 1 : 1000.

Argentinien.

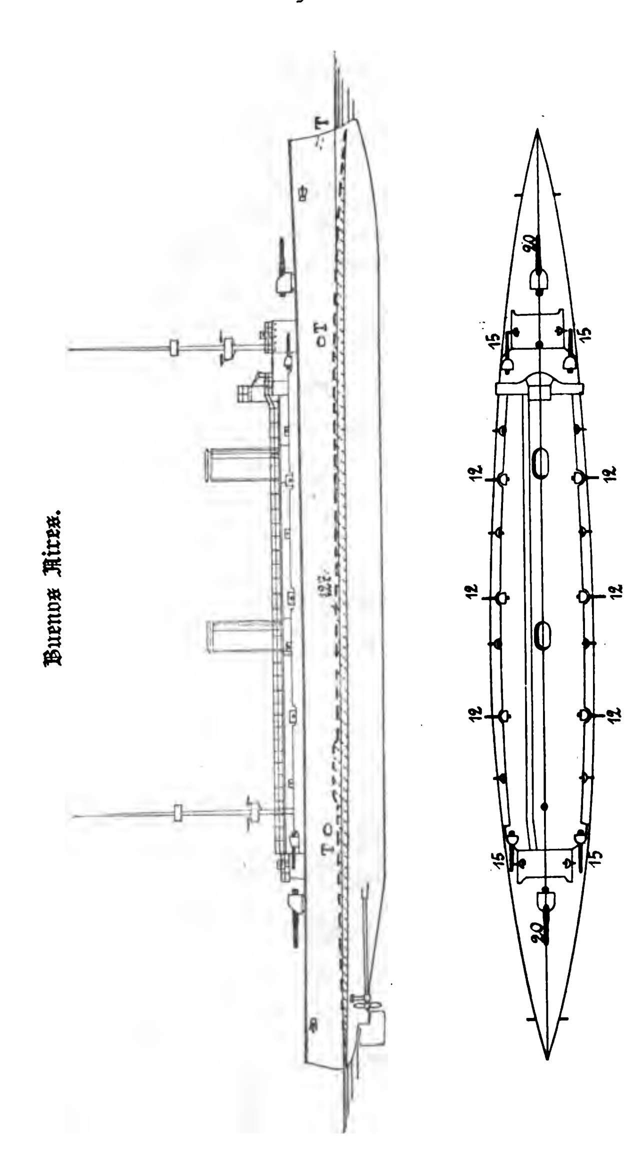




25 de Mayo.

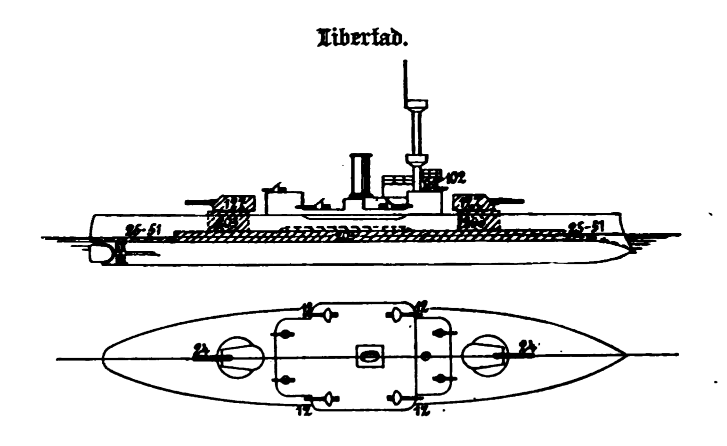


Nueve de Julio.



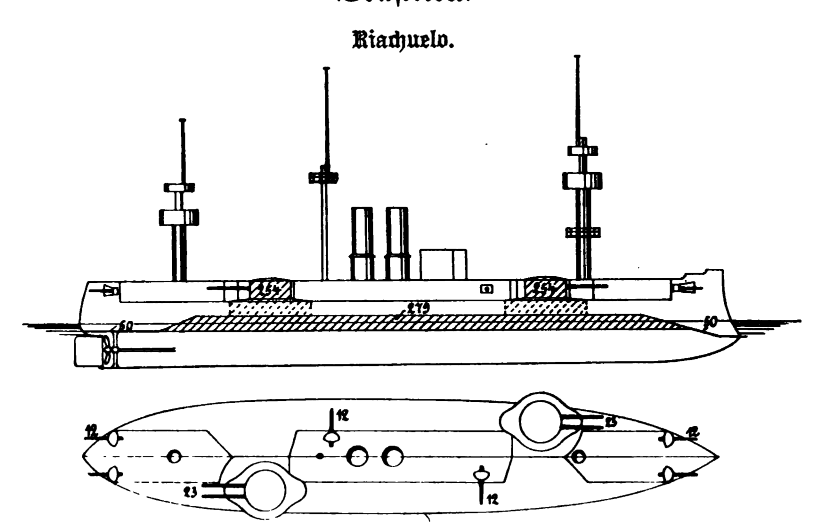
Buenos Aires.

Libertad.

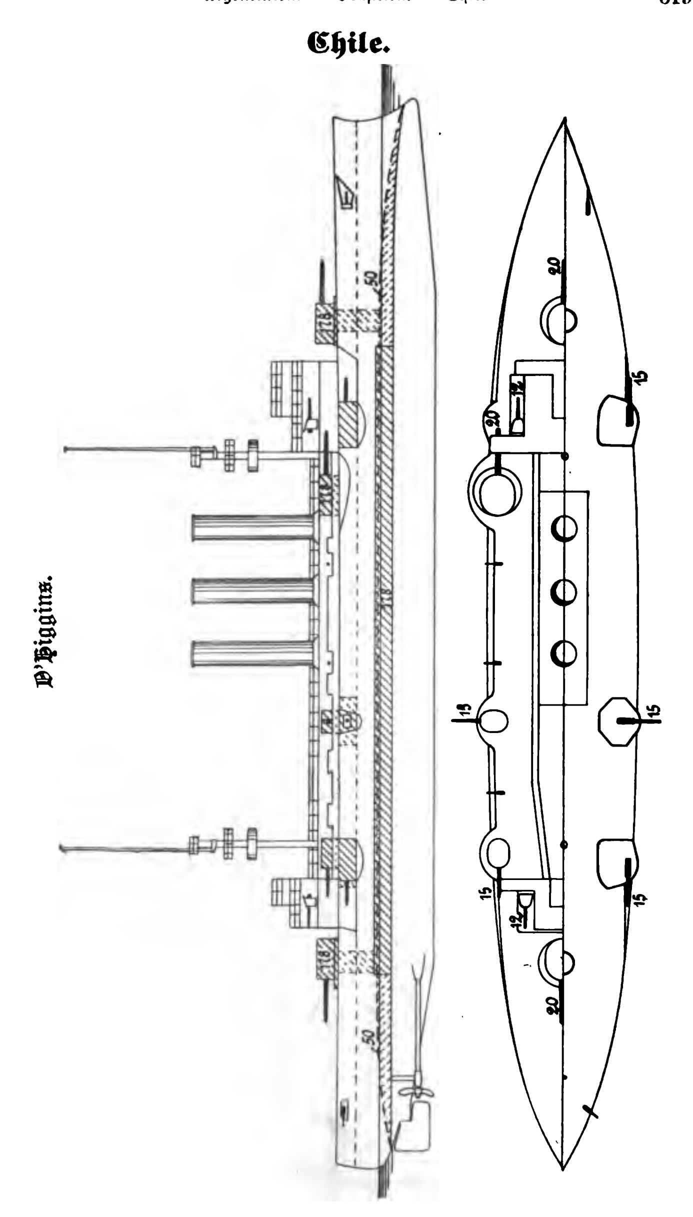


Brasilien.

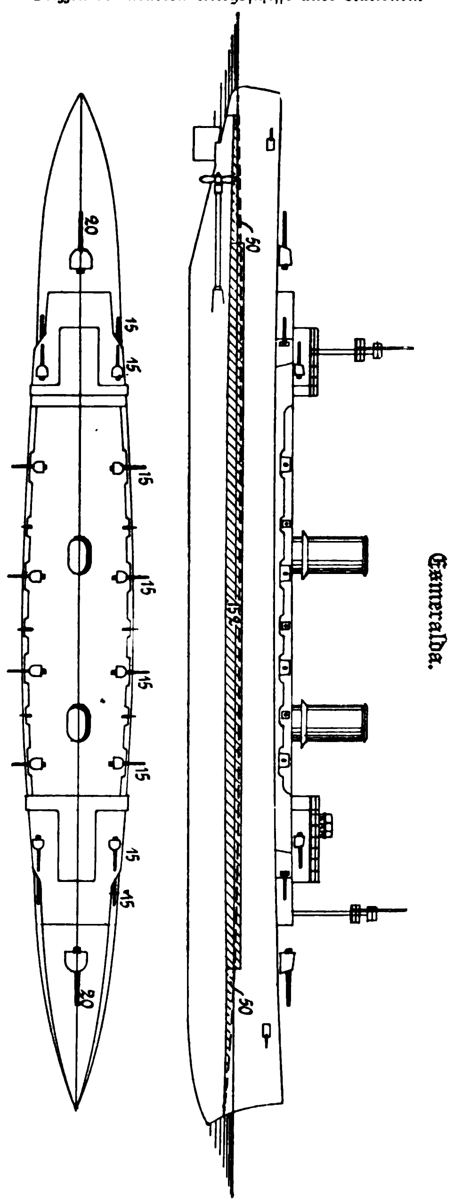
Riachuelo.



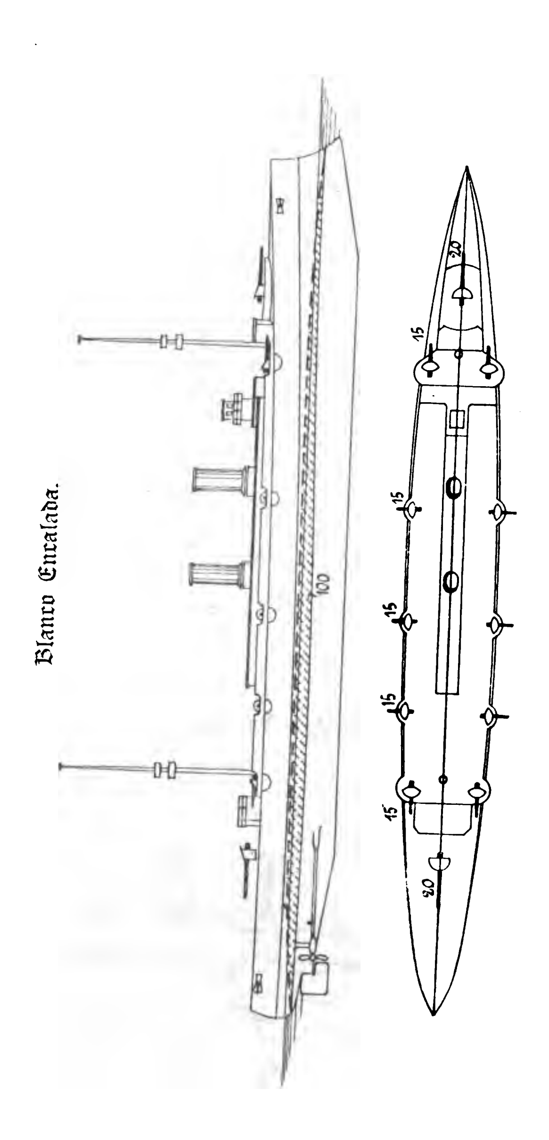
Chile.



O'Higgins.

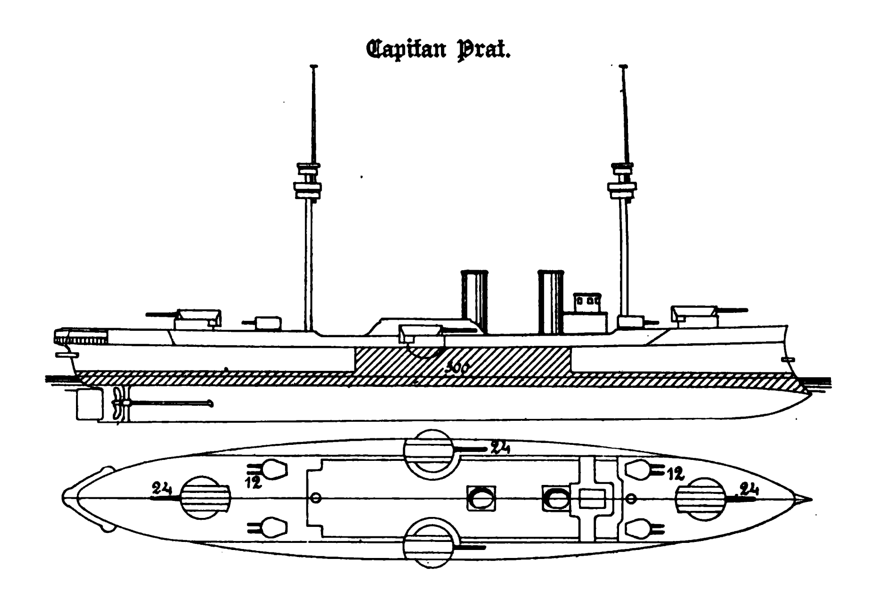


Esmeralda.

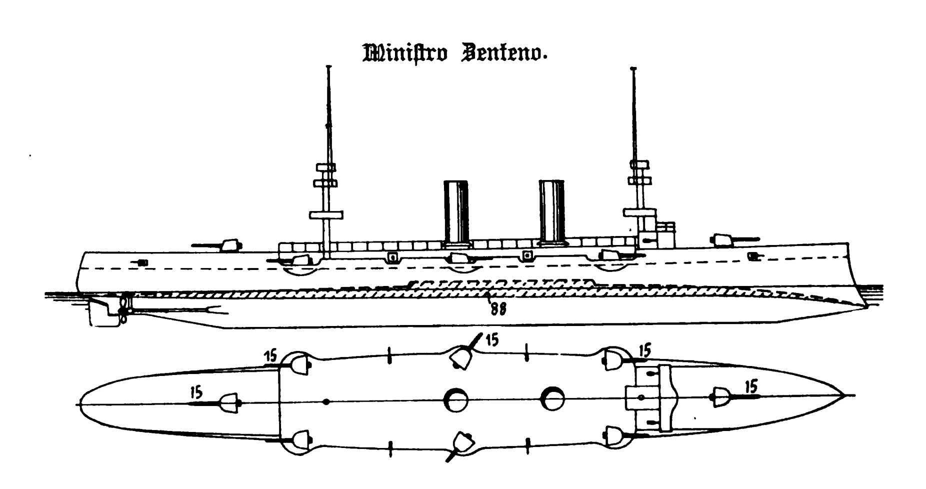


Blanco Encalada.

Capitan Prat.

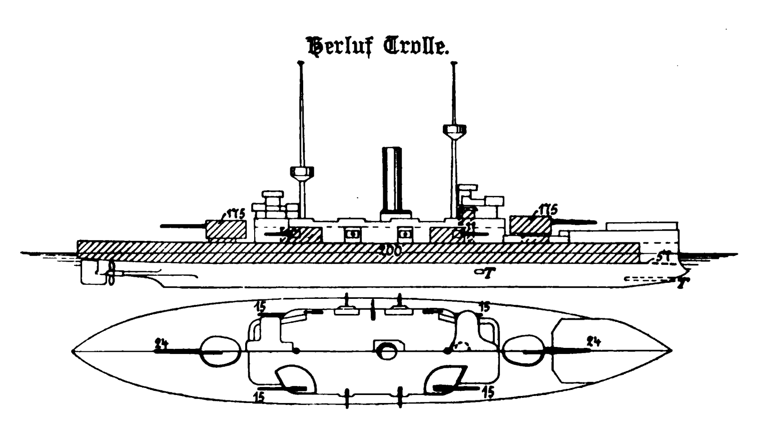


Ministro Zenteno.

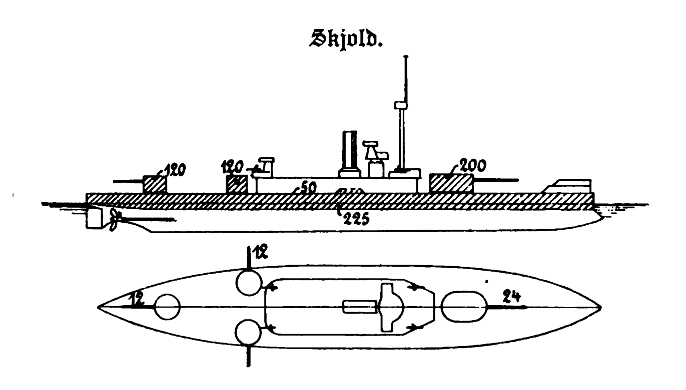


Dänemark.

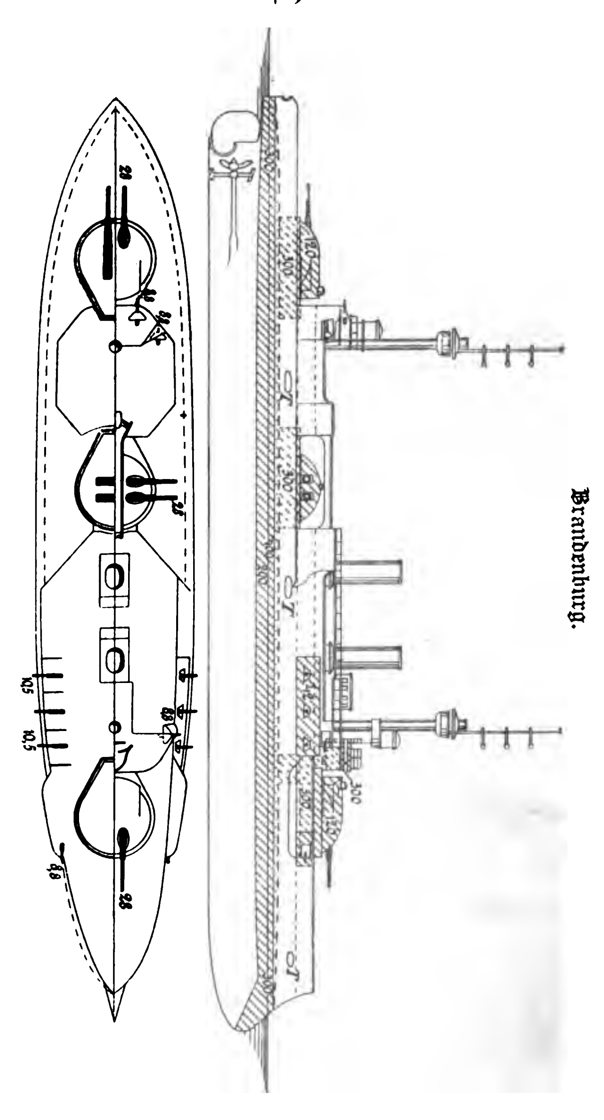
Herluf Trolle.



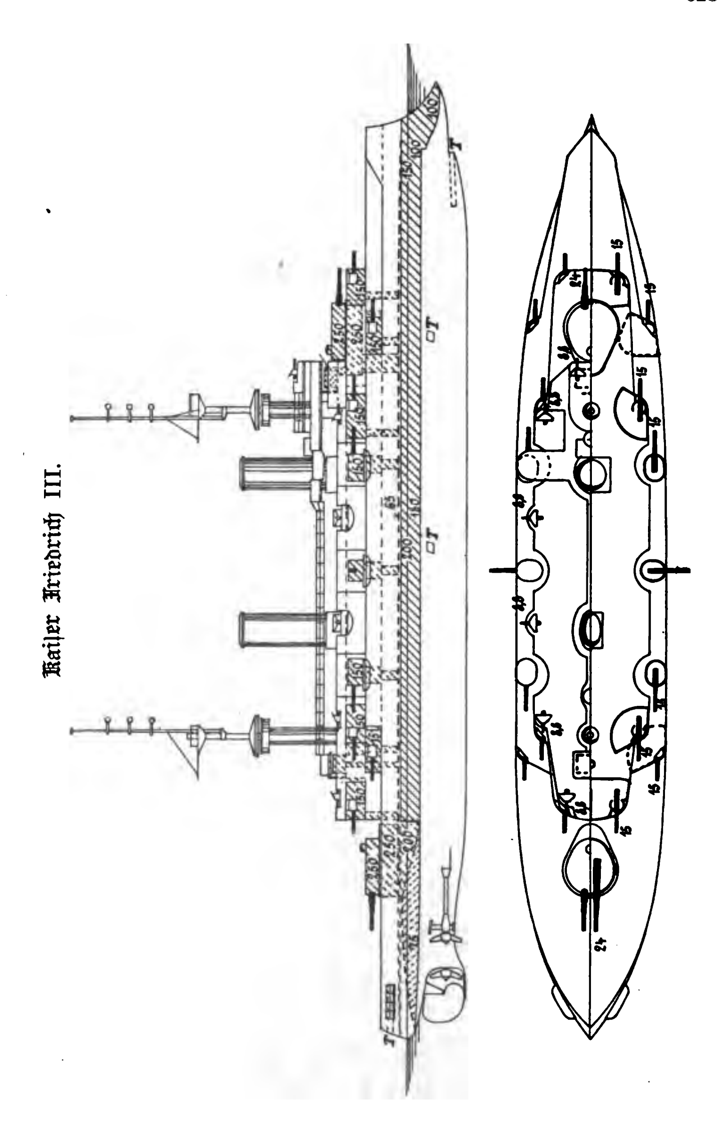
Skjold.



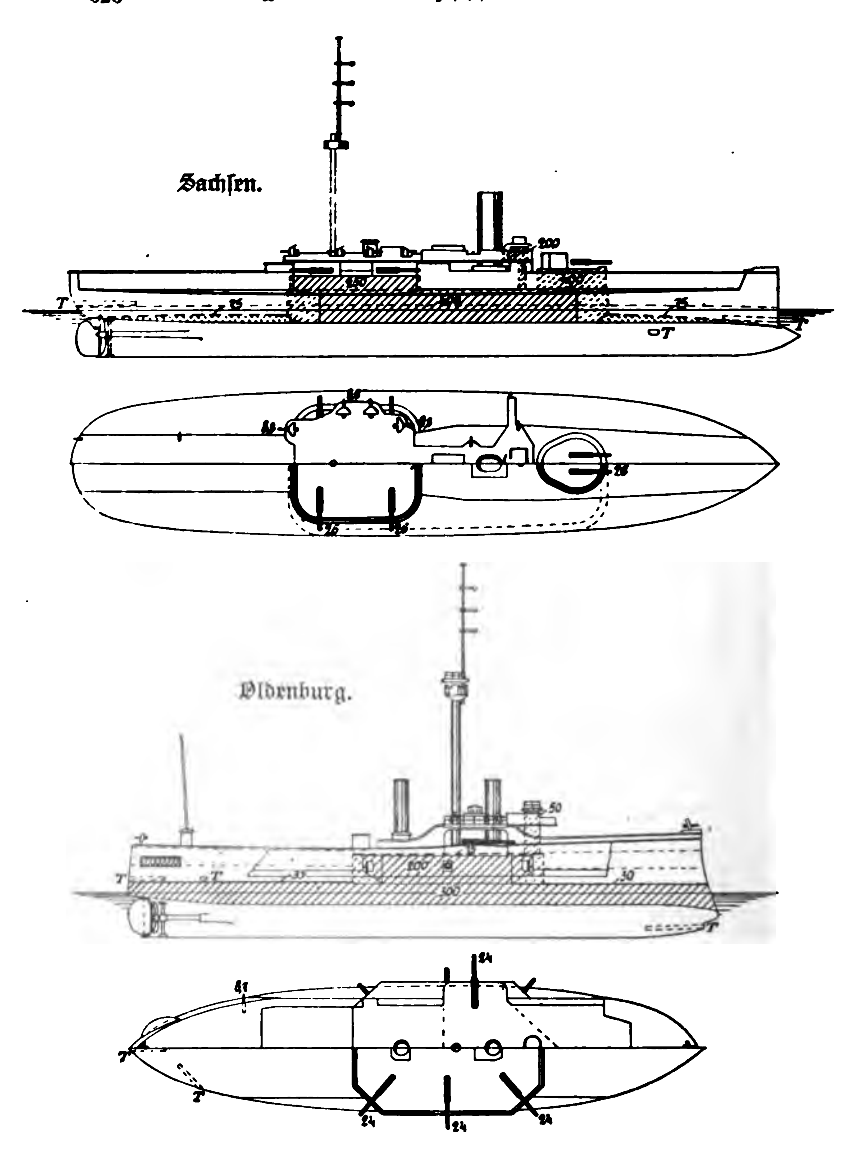
Deutschland.

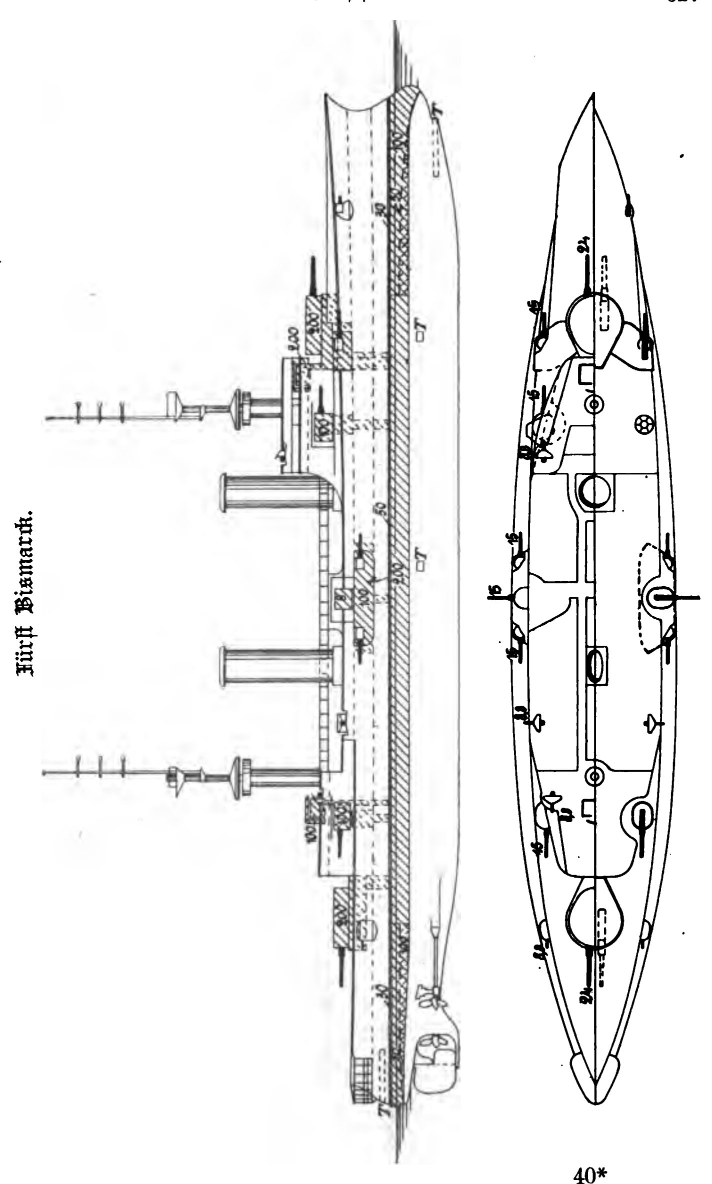


Brandenburg.

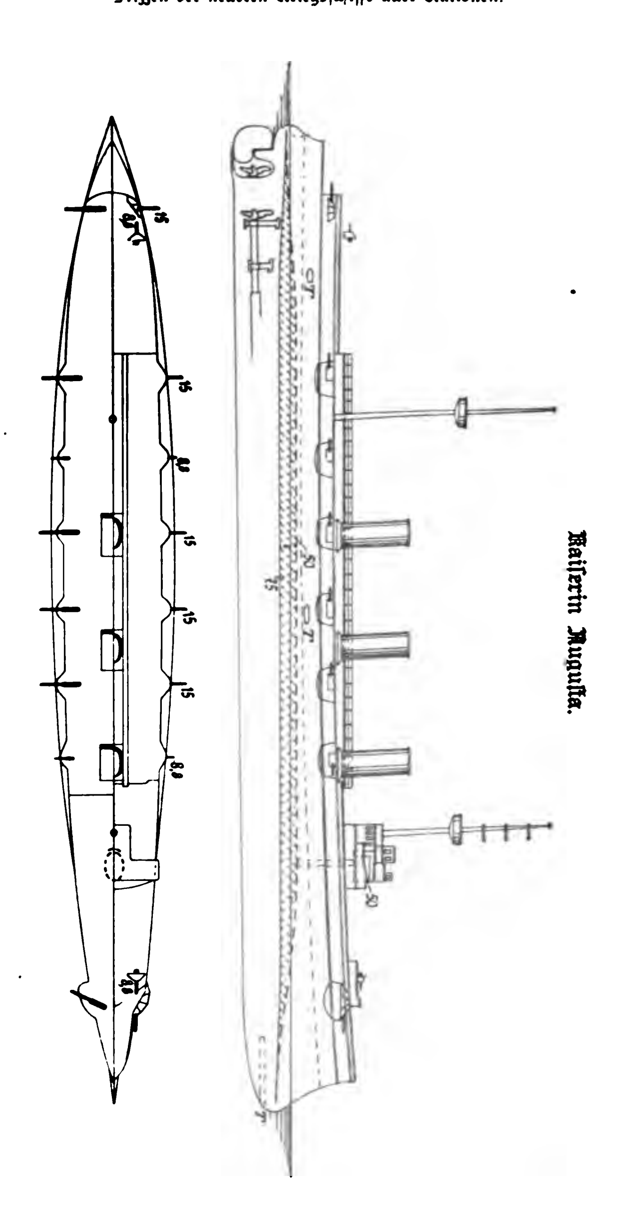


Kaiser Friedrich III.

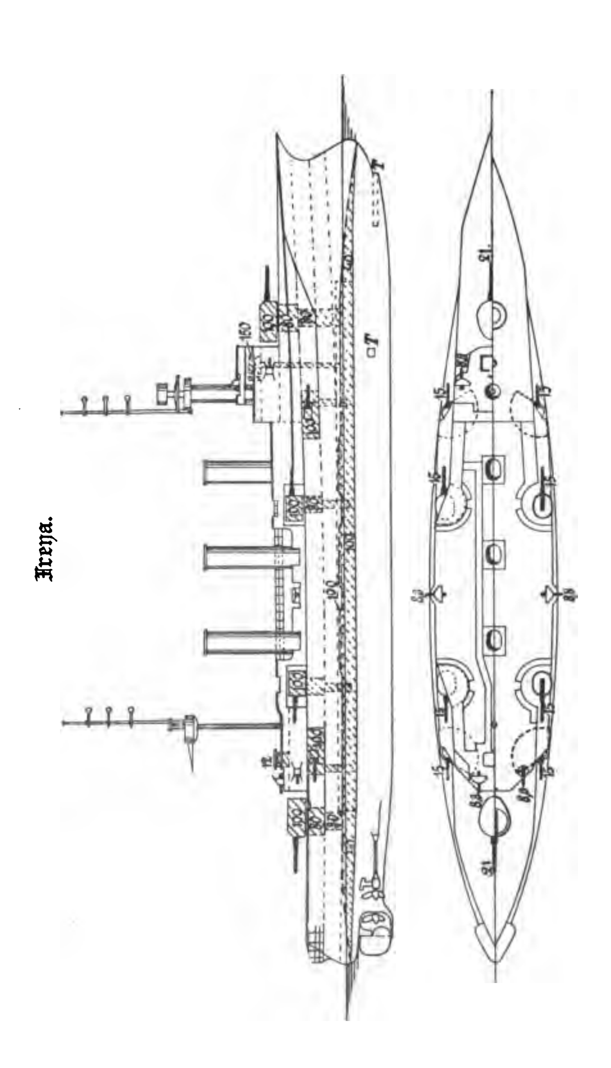

Sachsen.
Oldenburg.



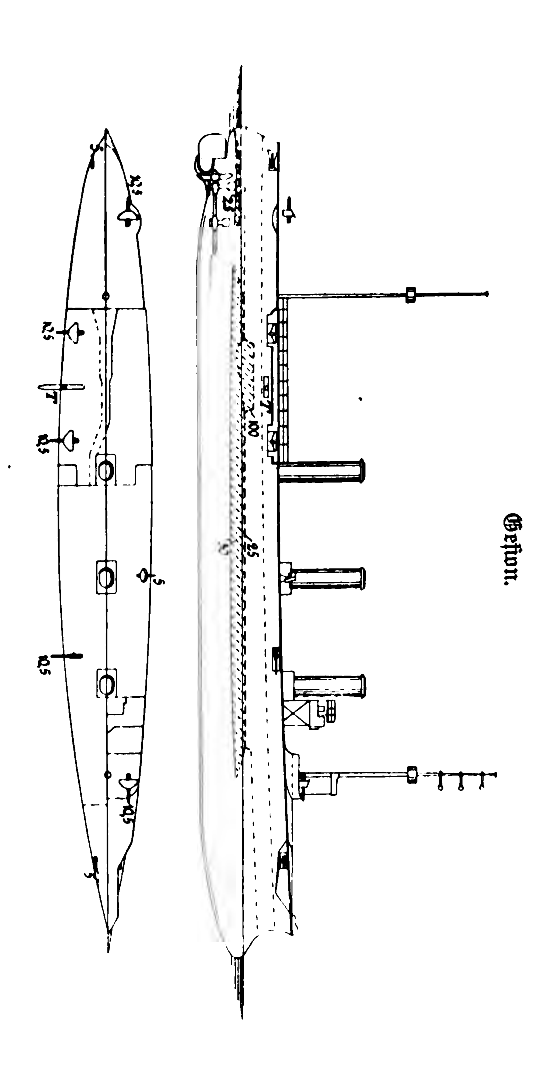
Fürst Bismarck.



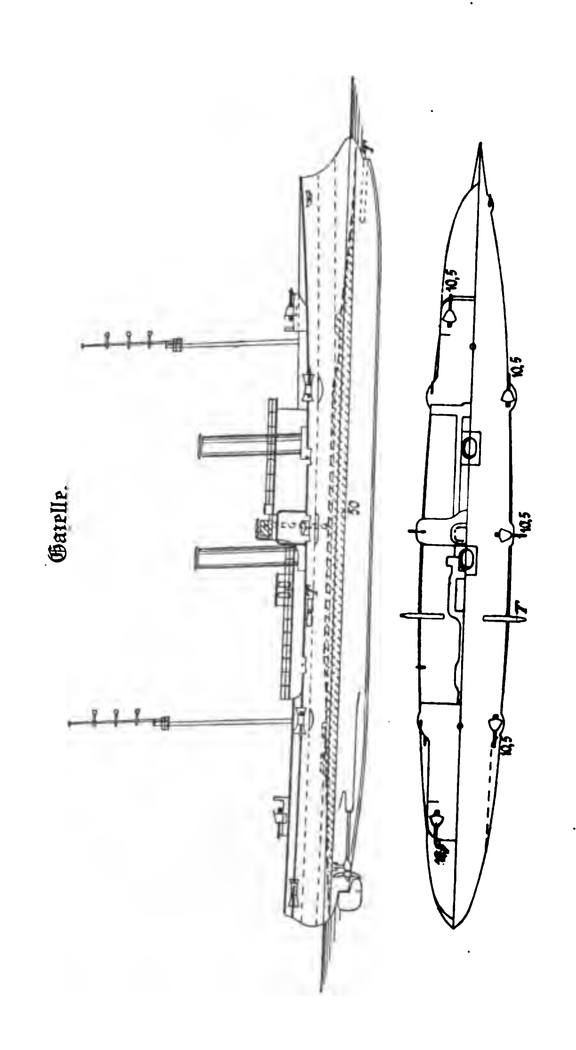
Kaiserin Augusta.



Freya.

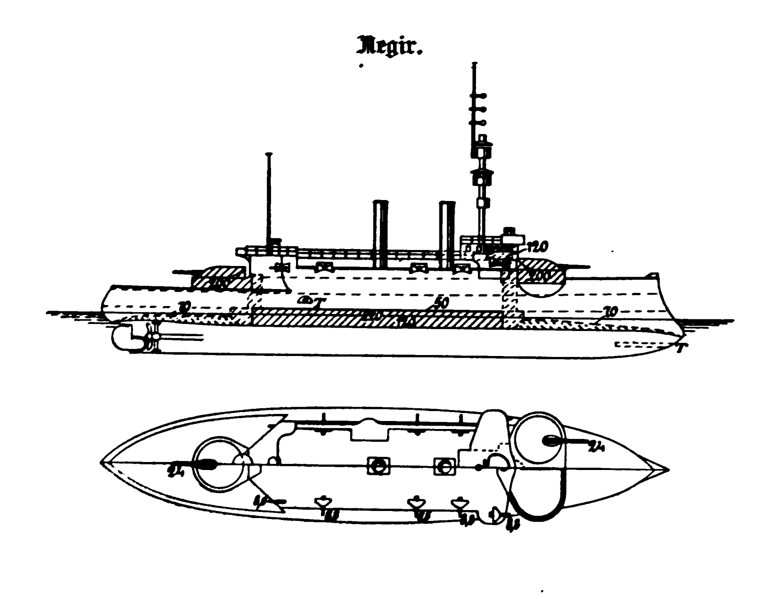


Gefion.

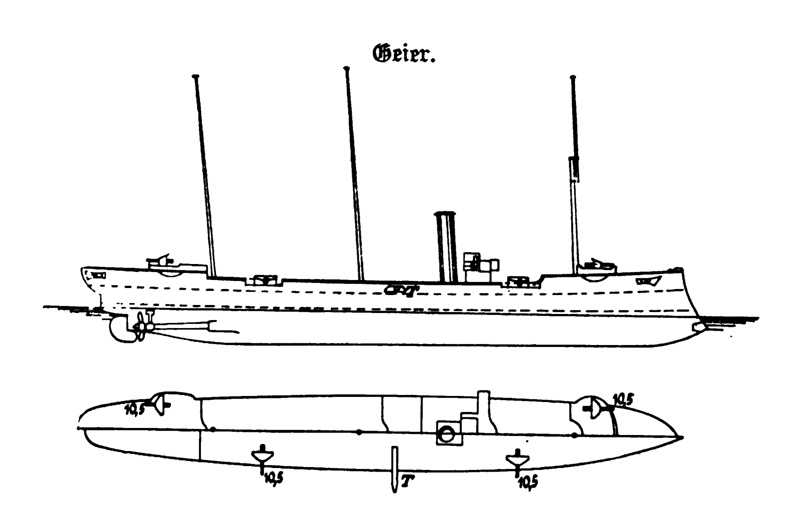


Gazelle.

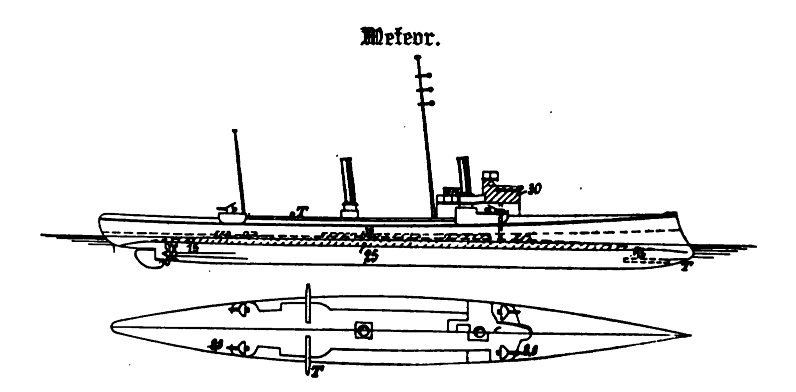
Aegir.



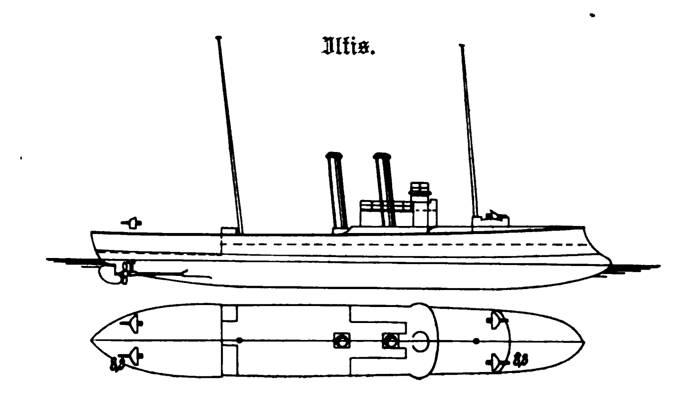
Geier.

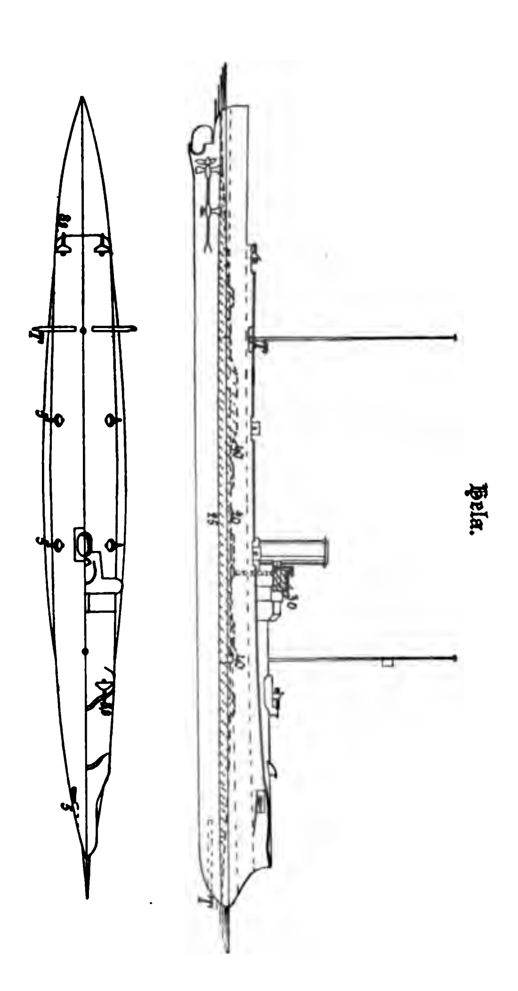


Meteor.



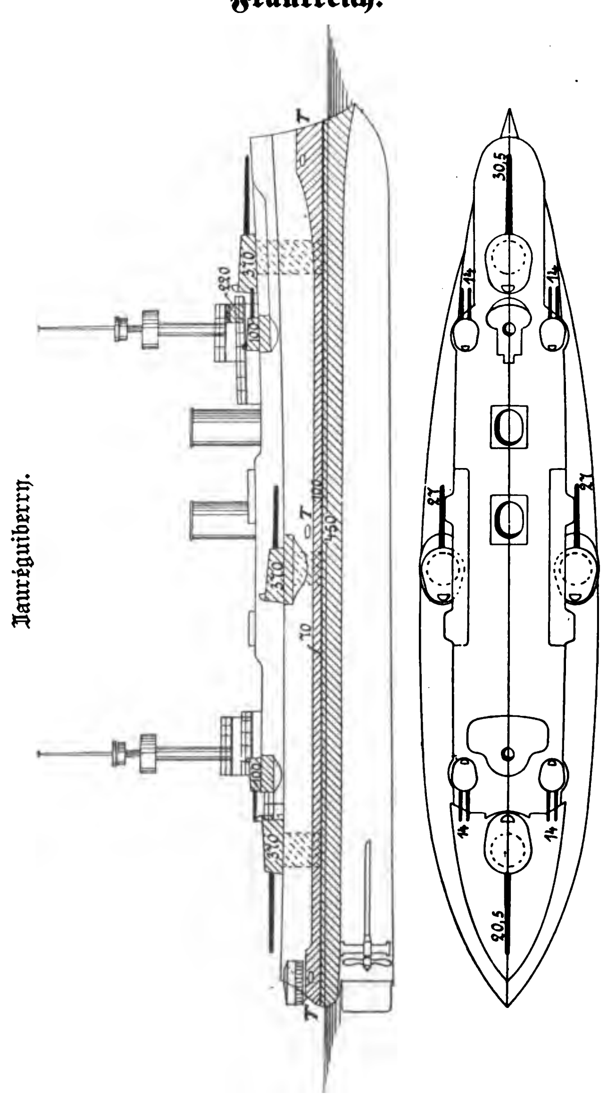
Iltis.



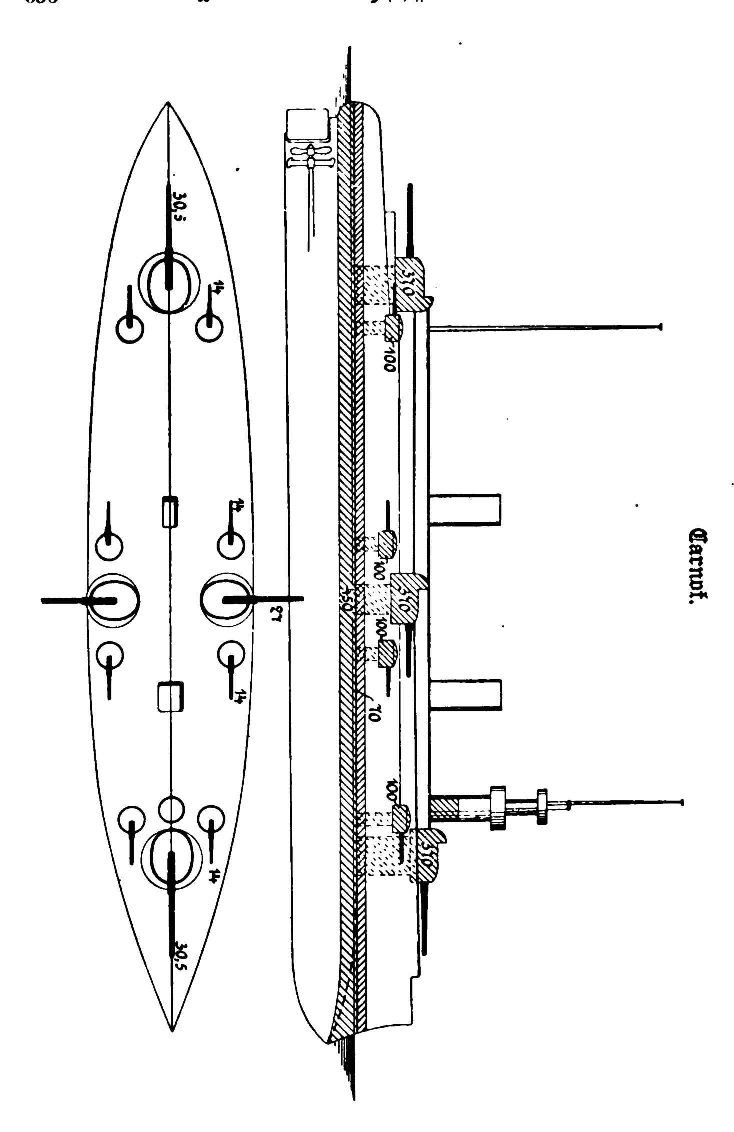


Pela.

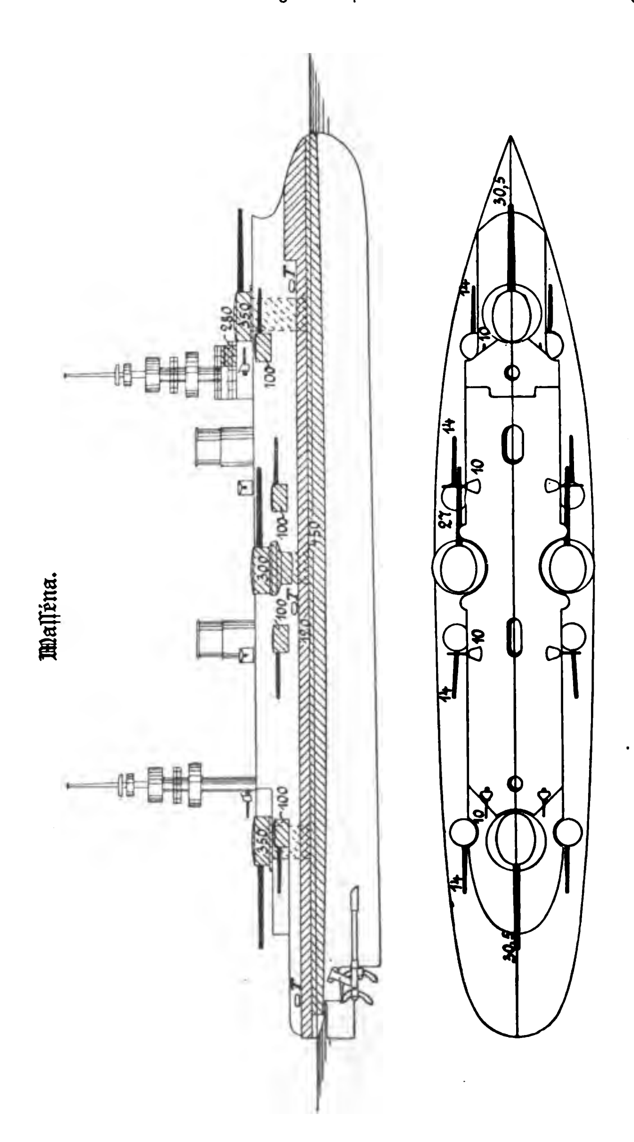
Frankreich.



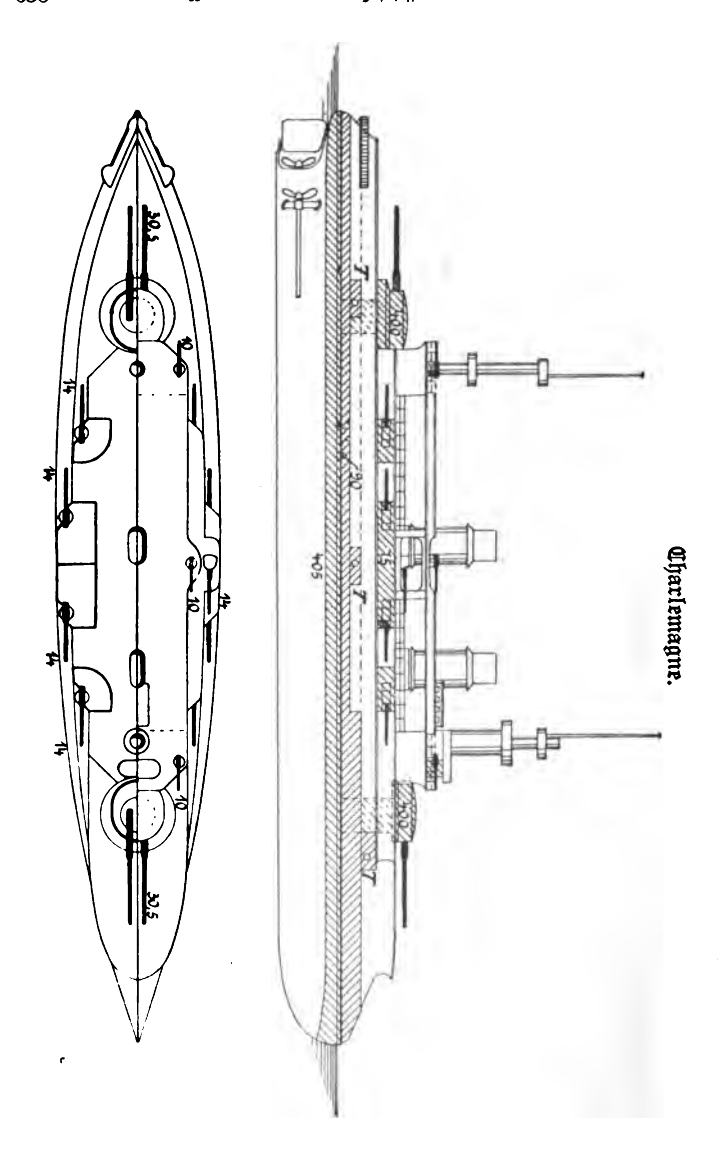
Jauréguiberry.



Carnot.

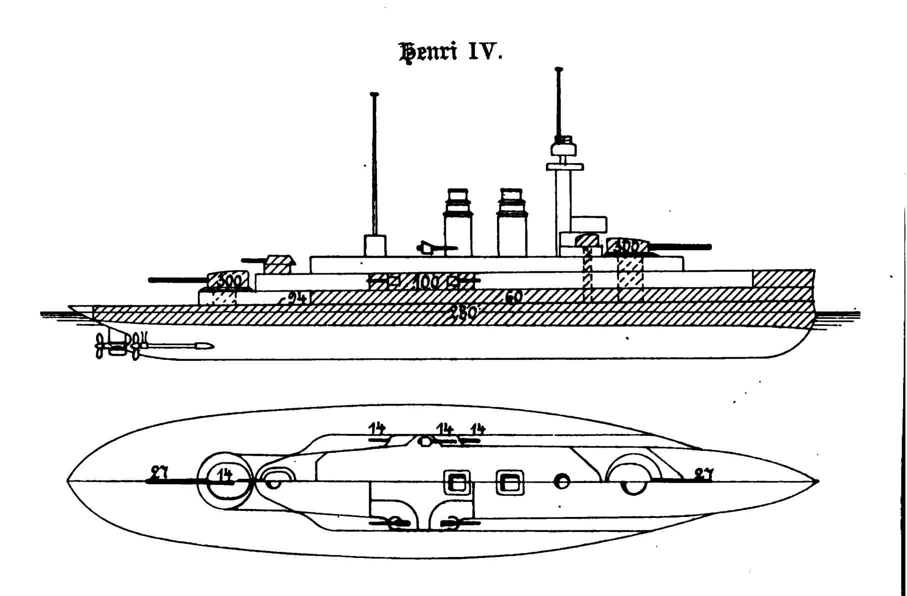


Masséna.

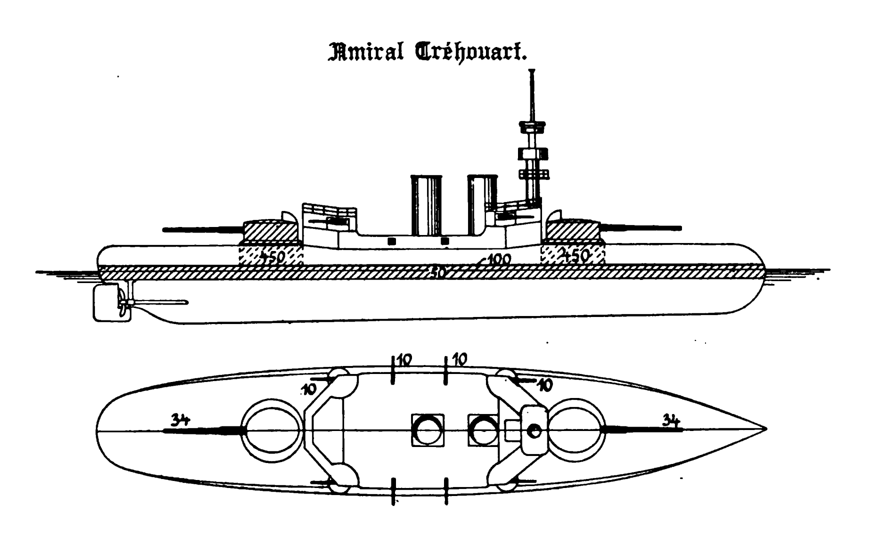


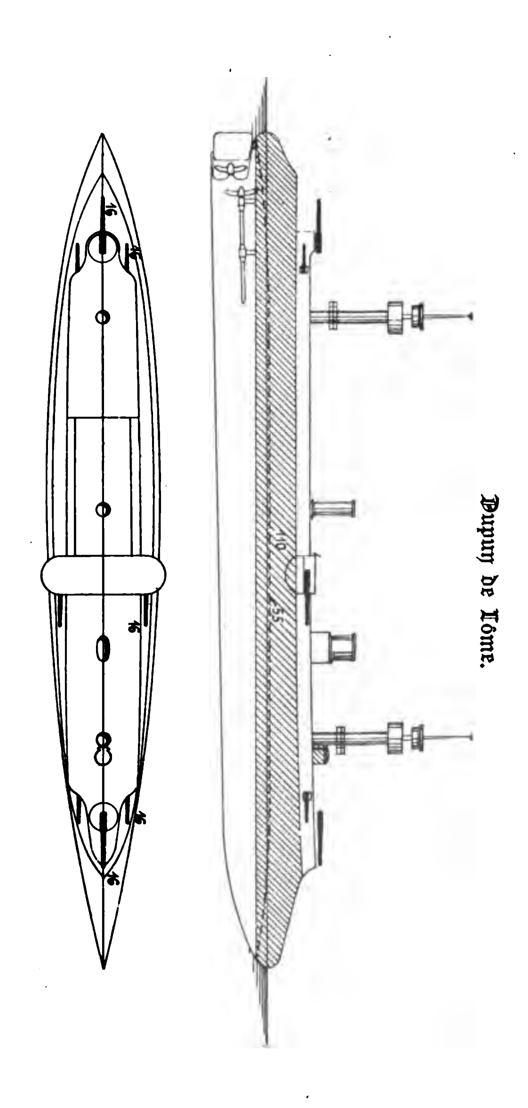
Charlemagne.

Henri IV.

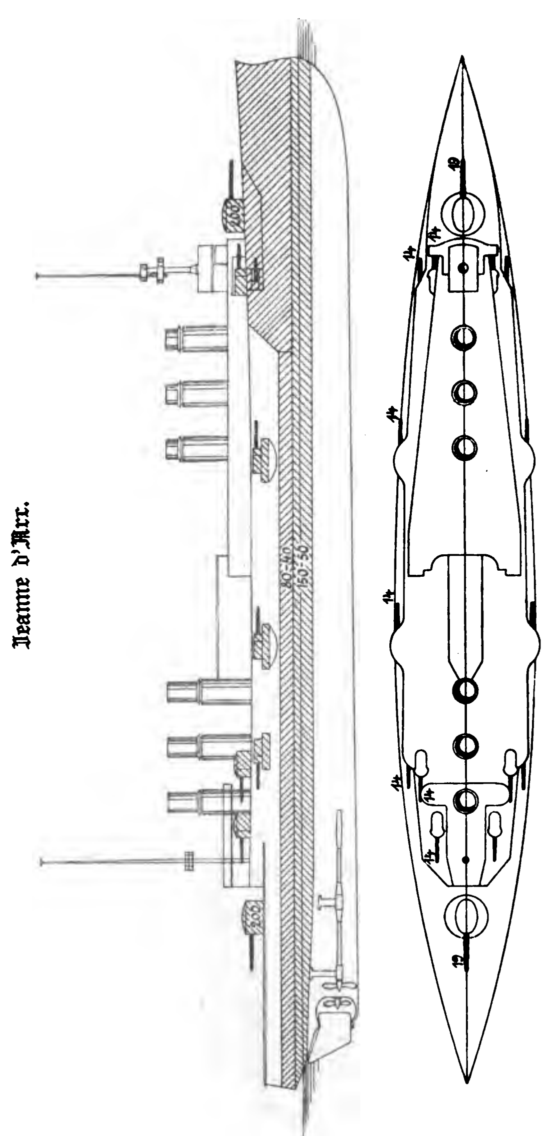


Amiral Tréhouart.

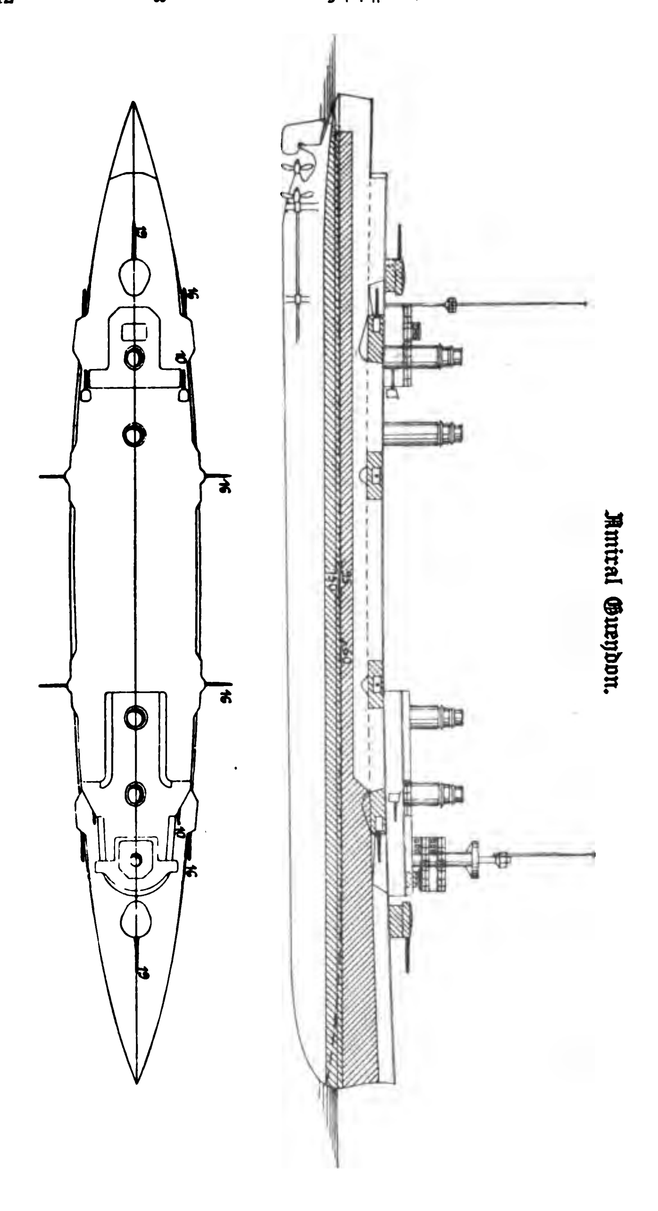




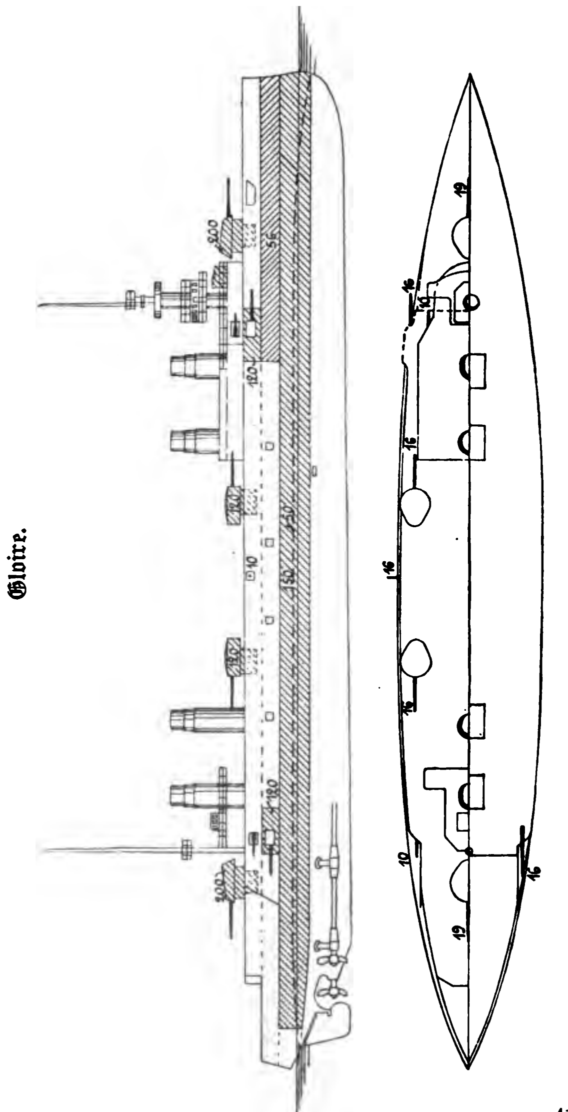
Dupuy de Lôme.

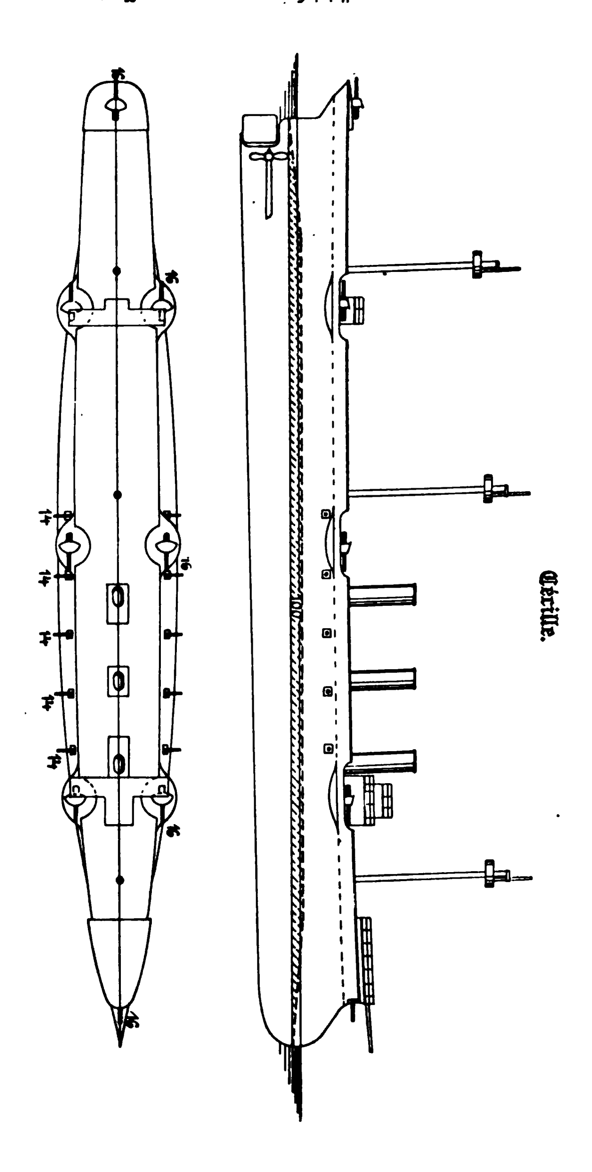


Jeanne d'Arc.

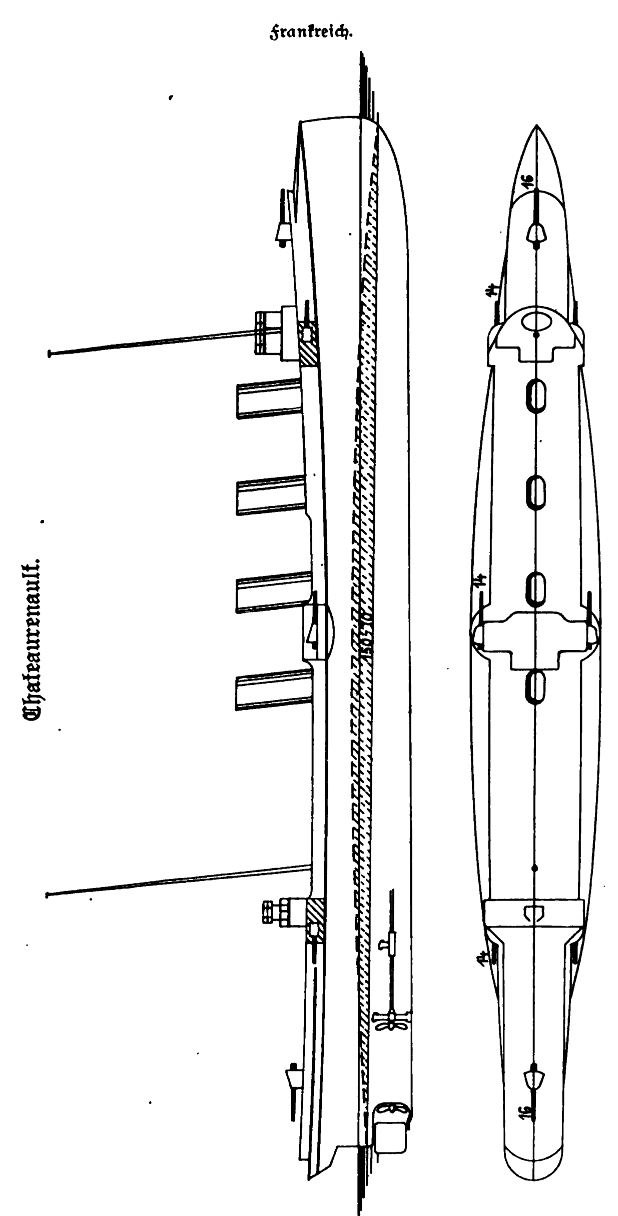


Amiral Gueydon.

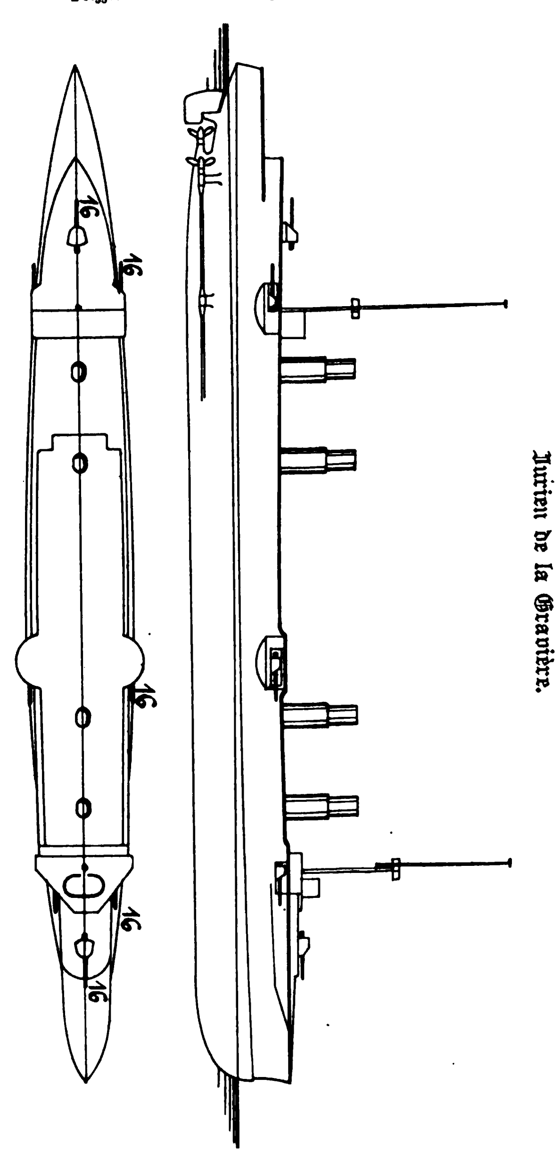

Gloire.



Cécille.

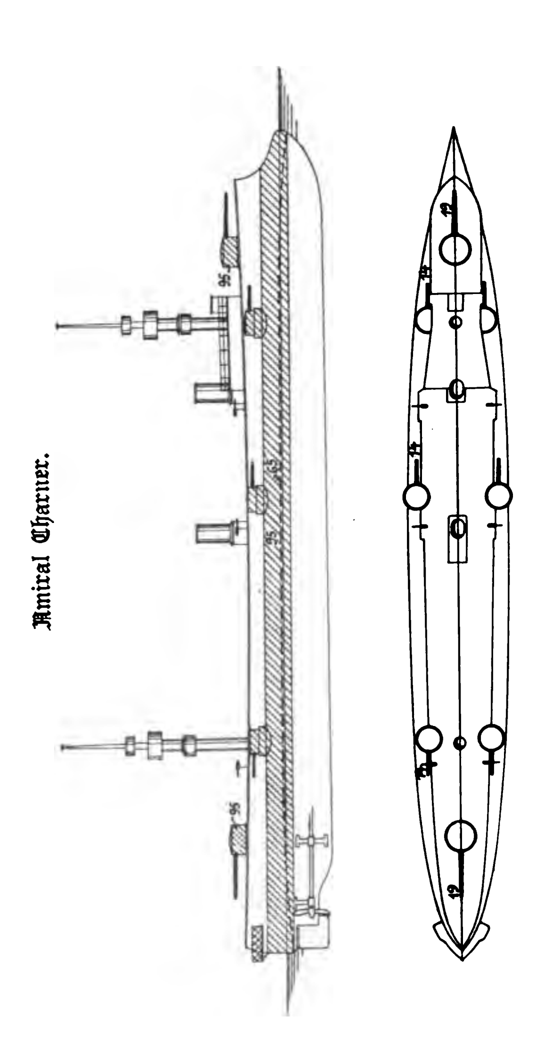


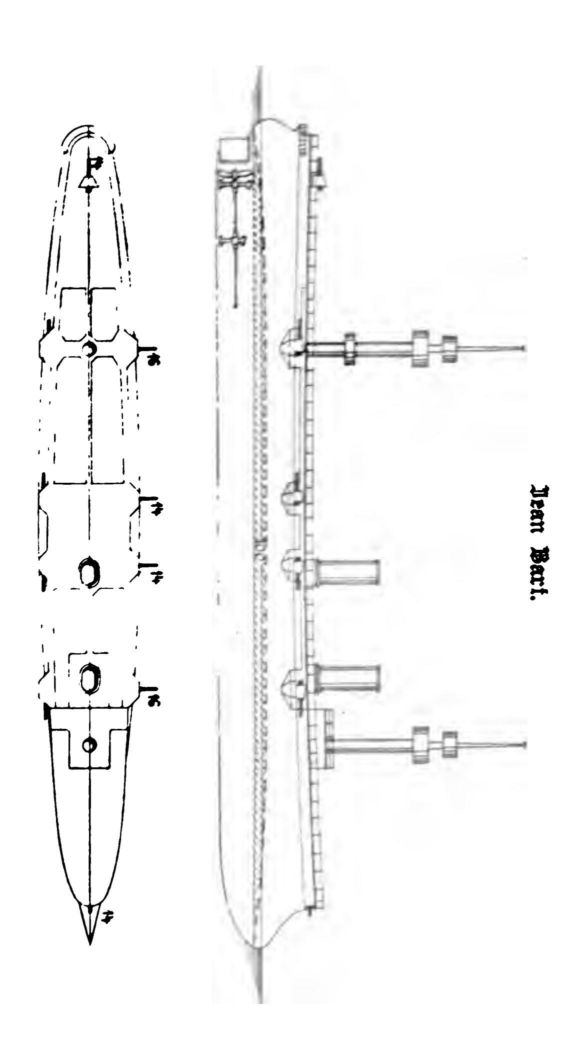
Chateaurenault.

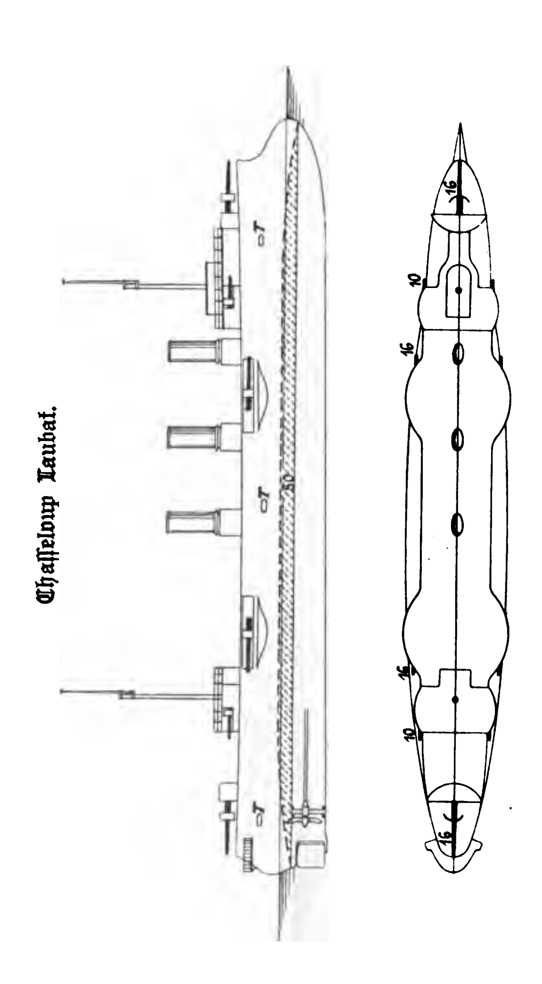


Jurien de la Gravière.

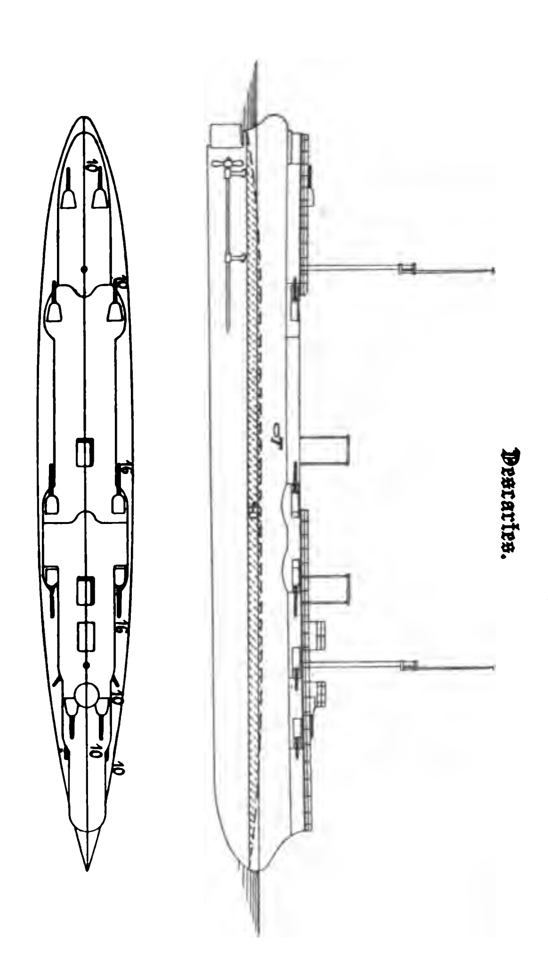
Amiral Charner.




Jean Bart.

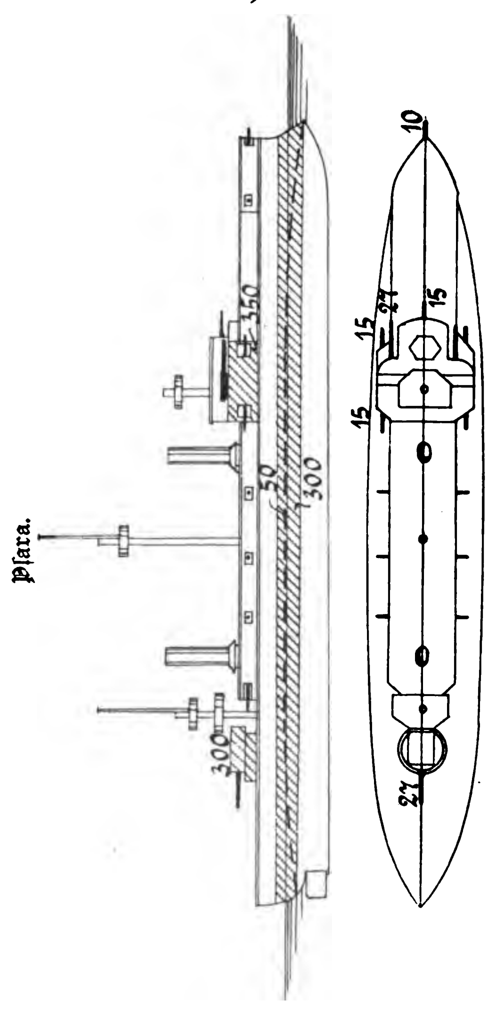


Chasseloup Laubat.

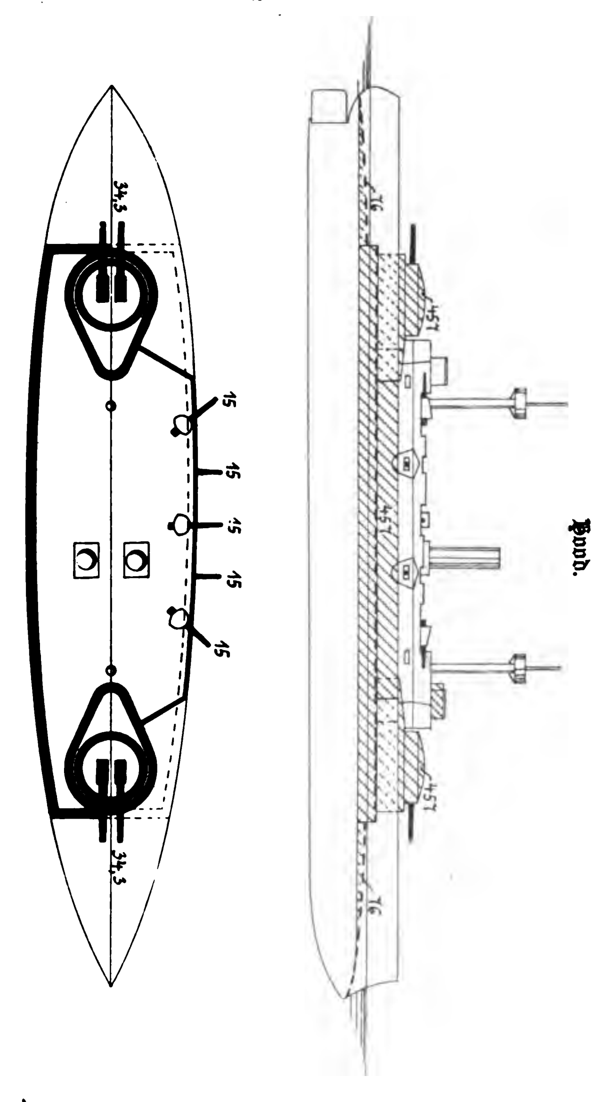


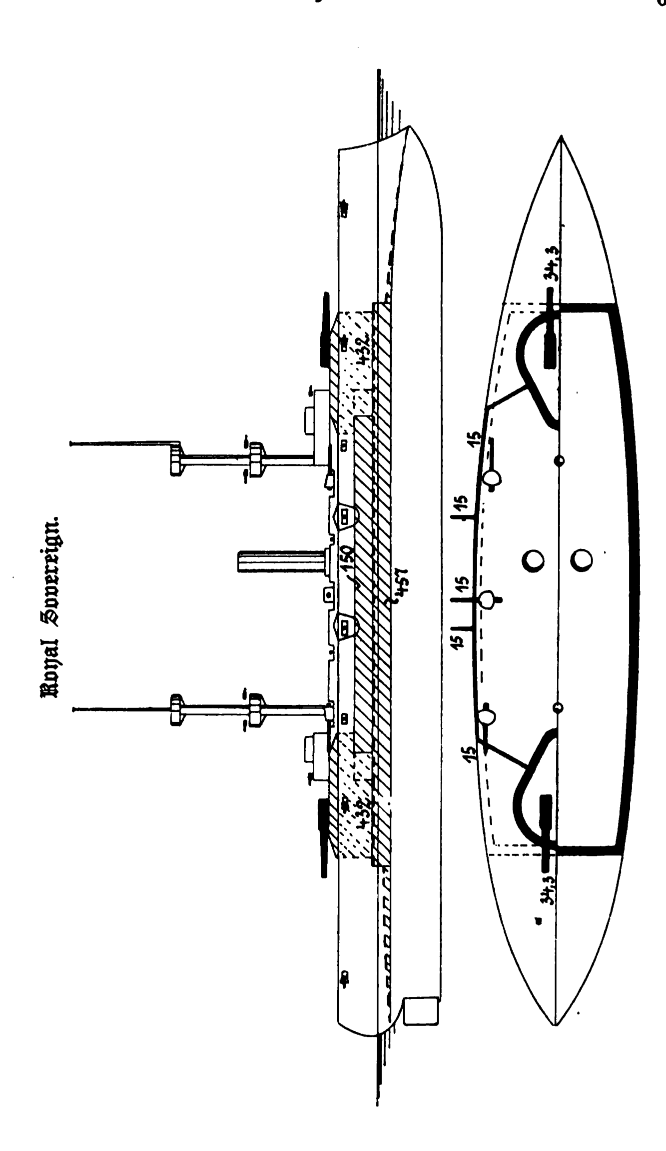
Descartes.

Griechenland.

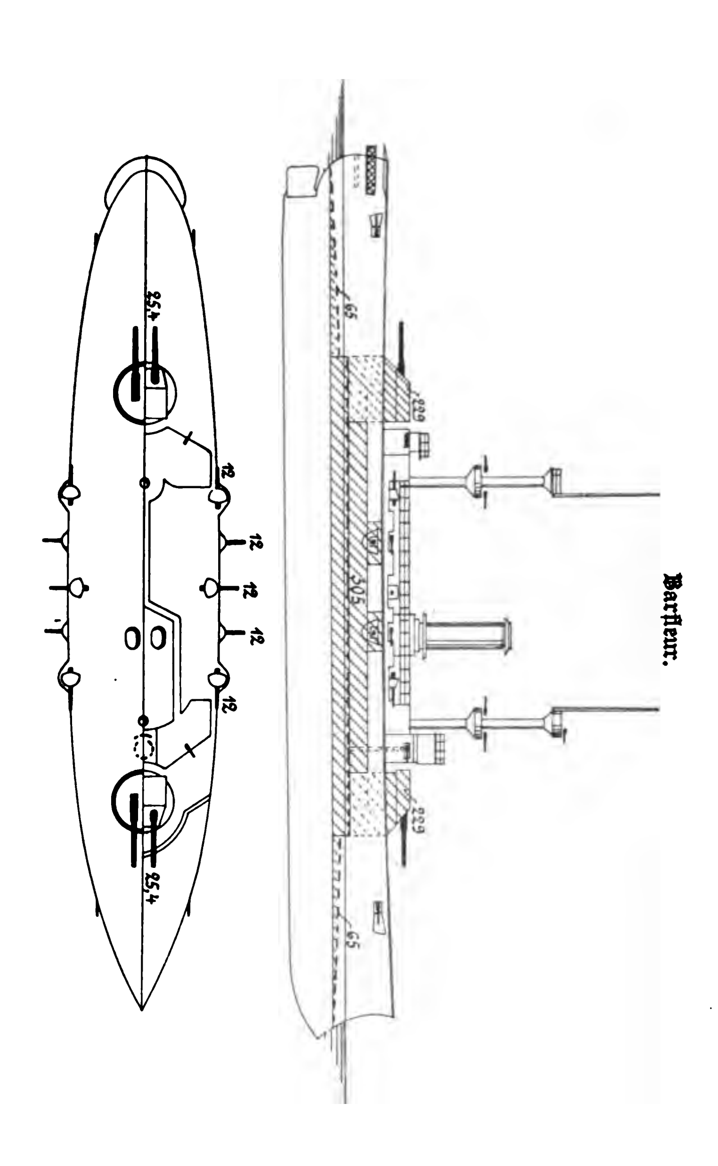


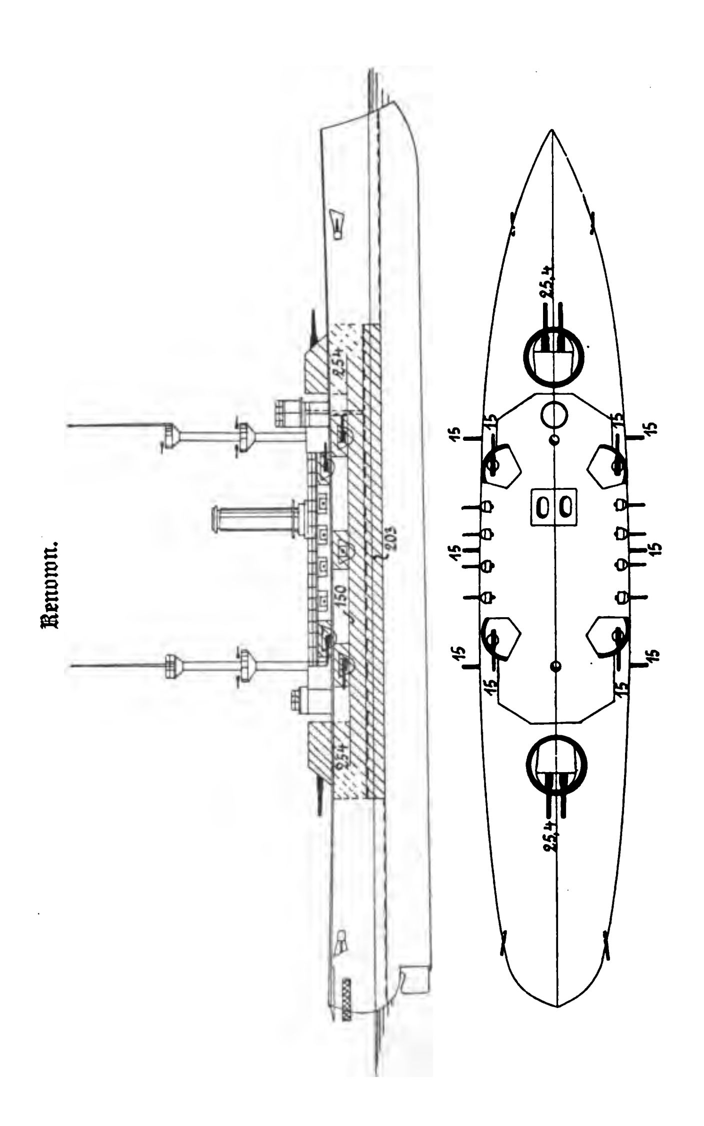
Großbritannien.

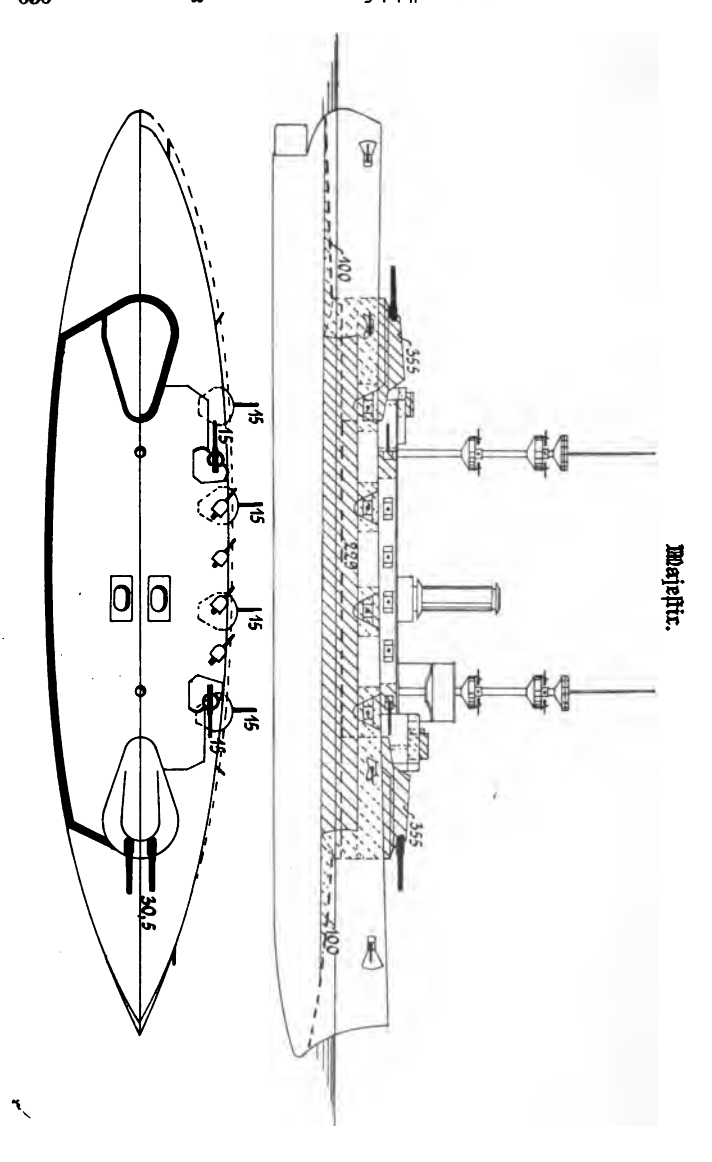




Royal Sovereign.

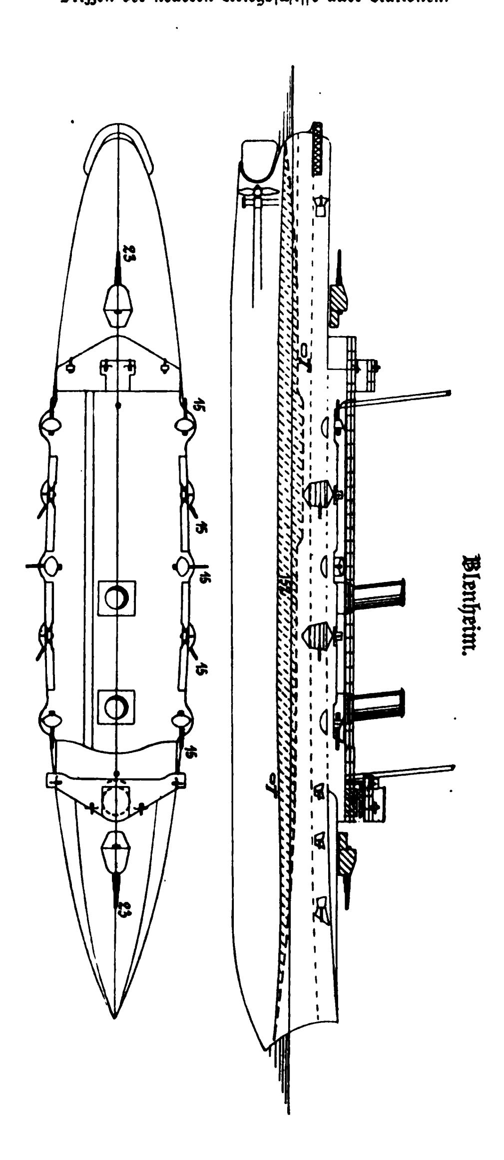

Barfleur.
25,4
12
12
12
12
12
25,4
65
229
305
229
65

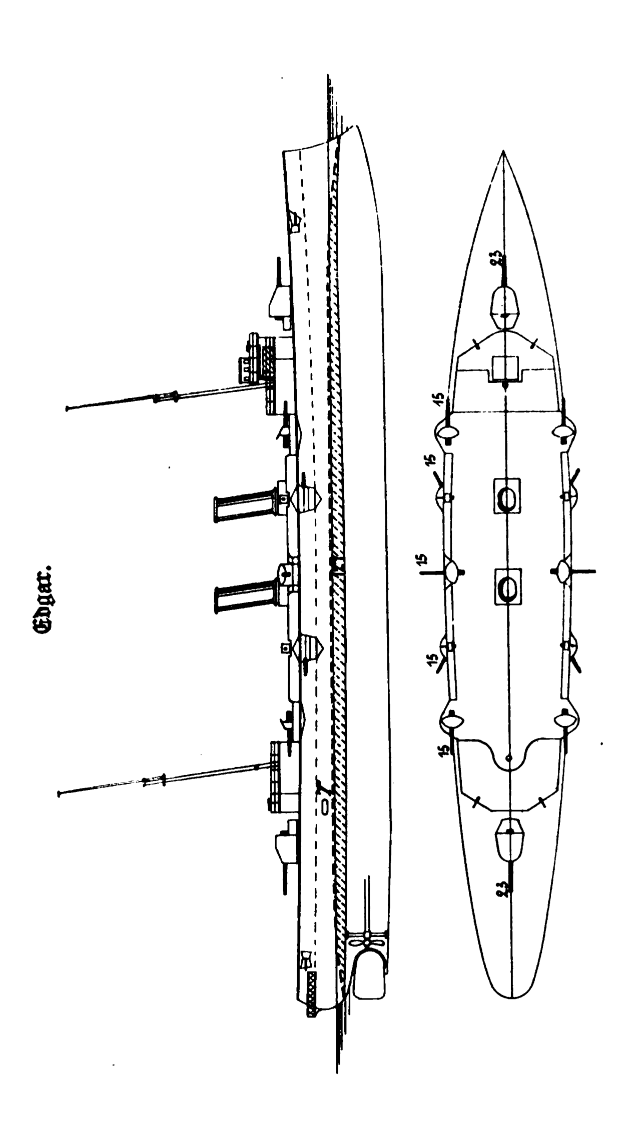

Renown.
25,4
254
150
203
15
25,4
254



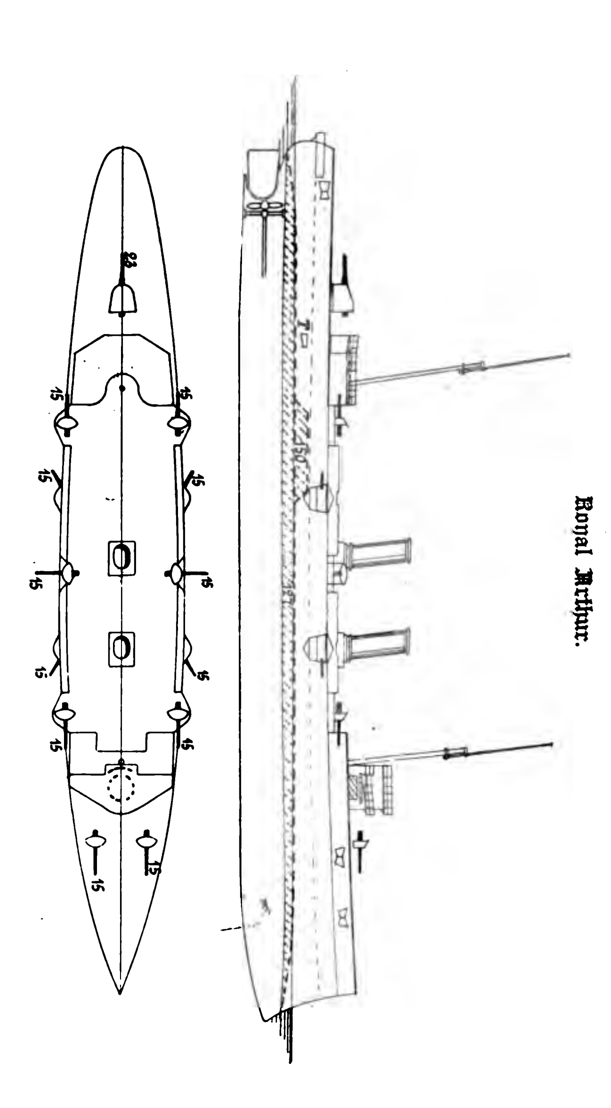
Majestic.

Canopus.

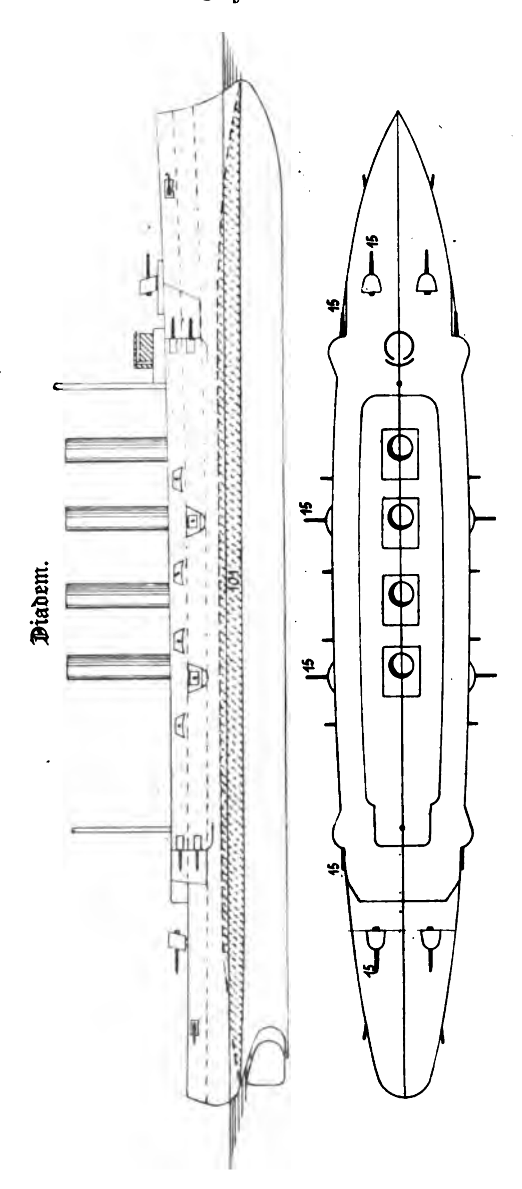

23
15
15
15
15
15
23
Blenheim.



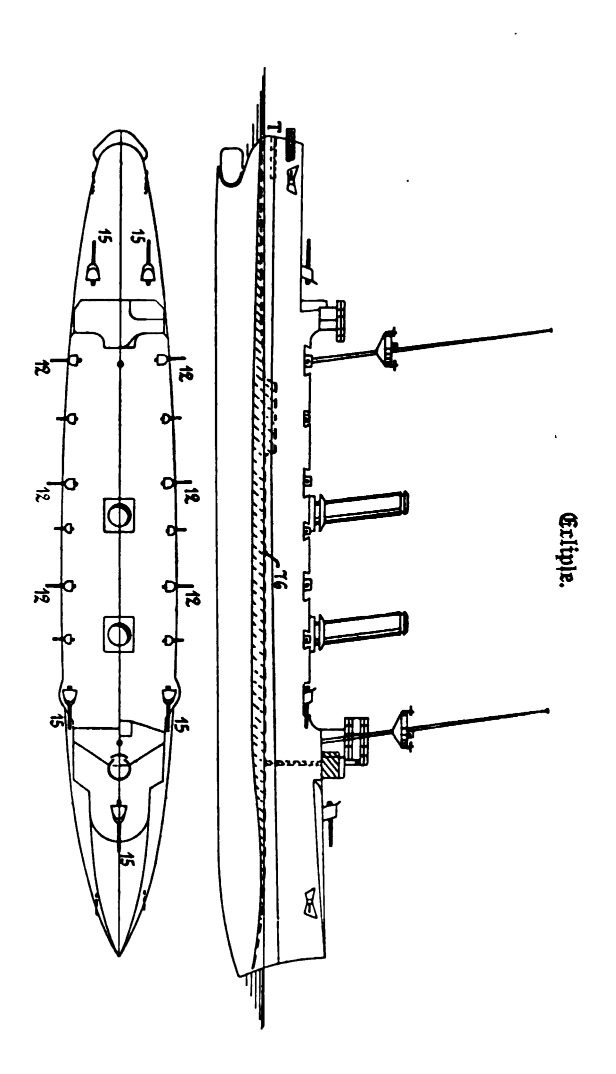
Edgar.



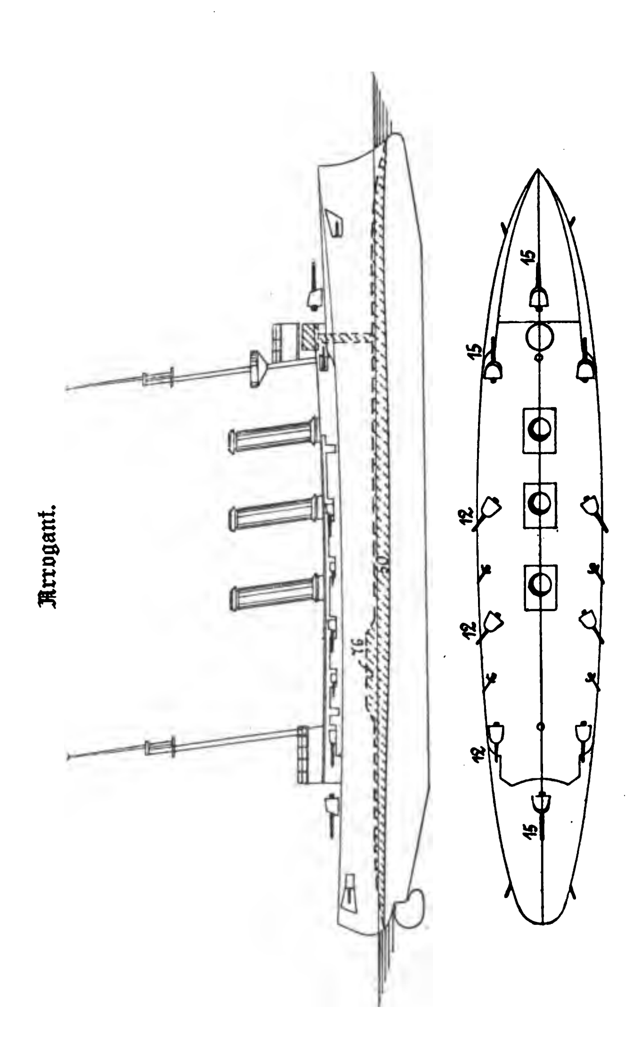
Royal Arthur.

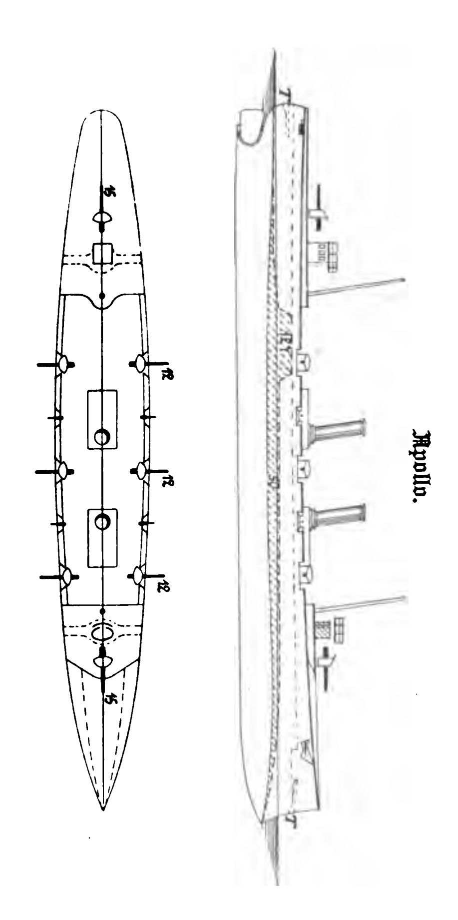


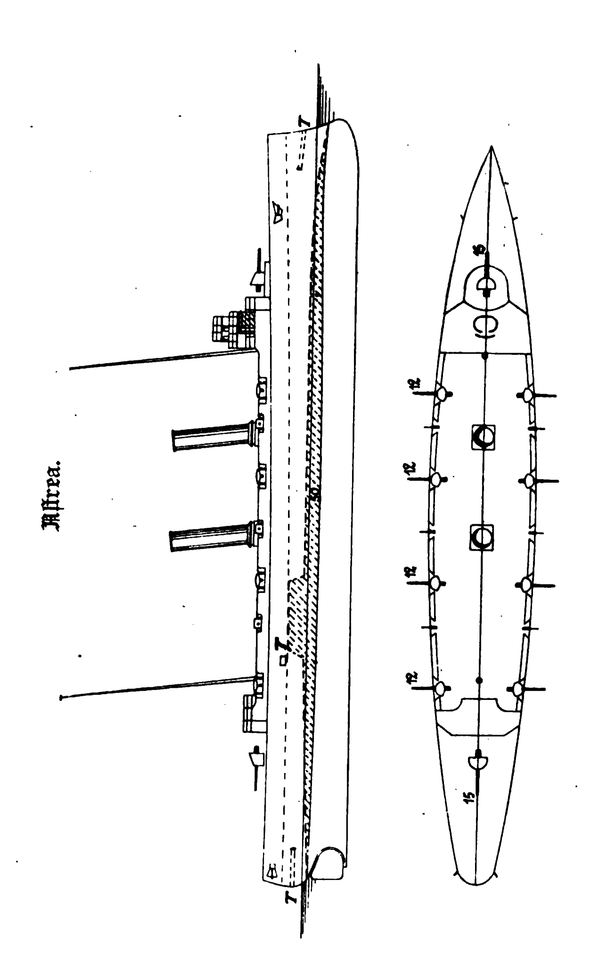
Diadem.



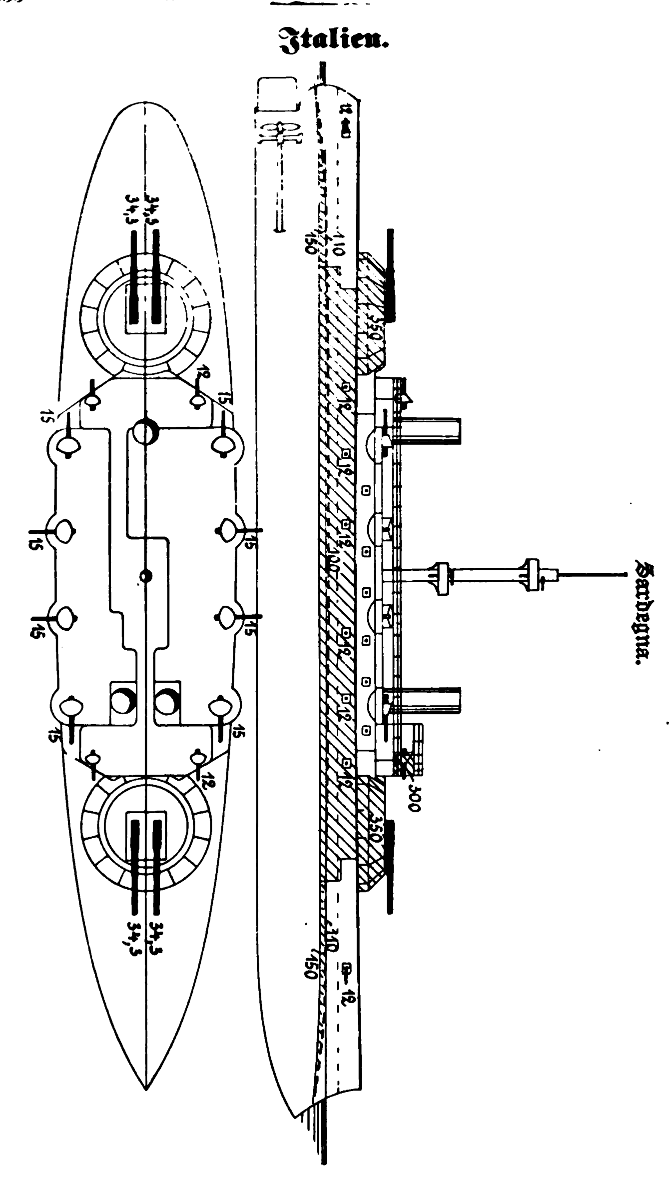
Eclipse.

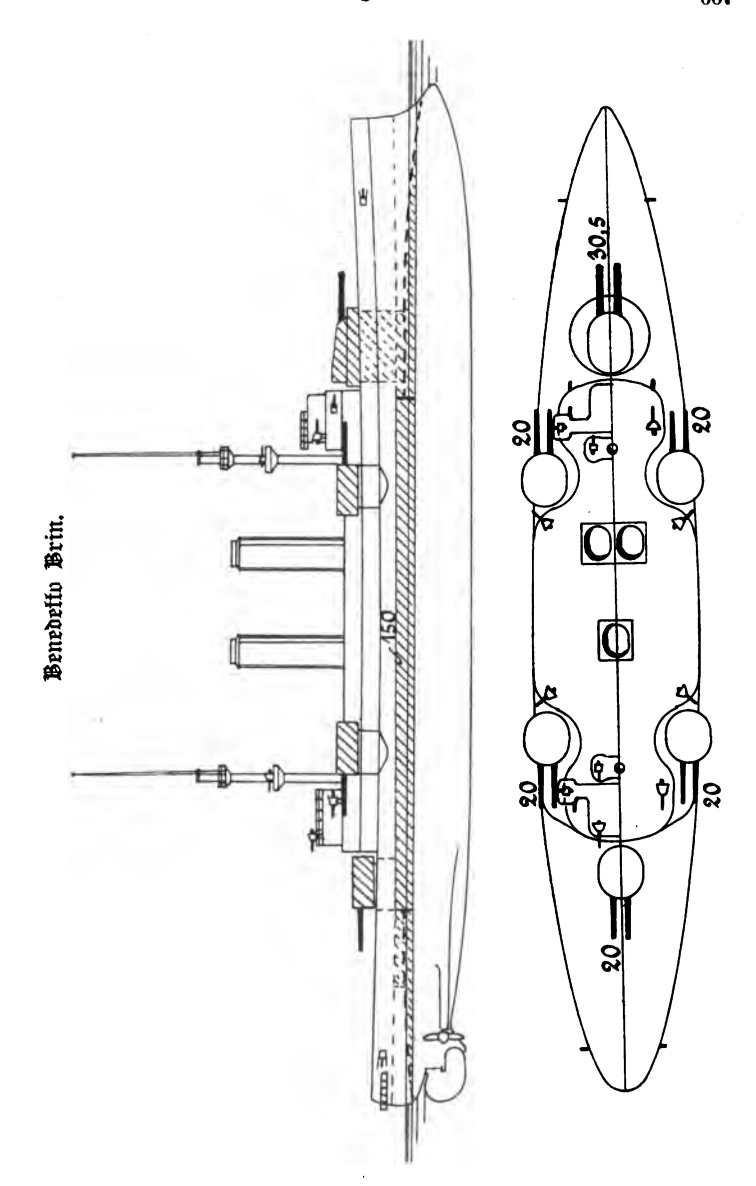

Arrogant.
30
16
15
15
15
12
12
12
15


15
12
12
12
15
Apollo.

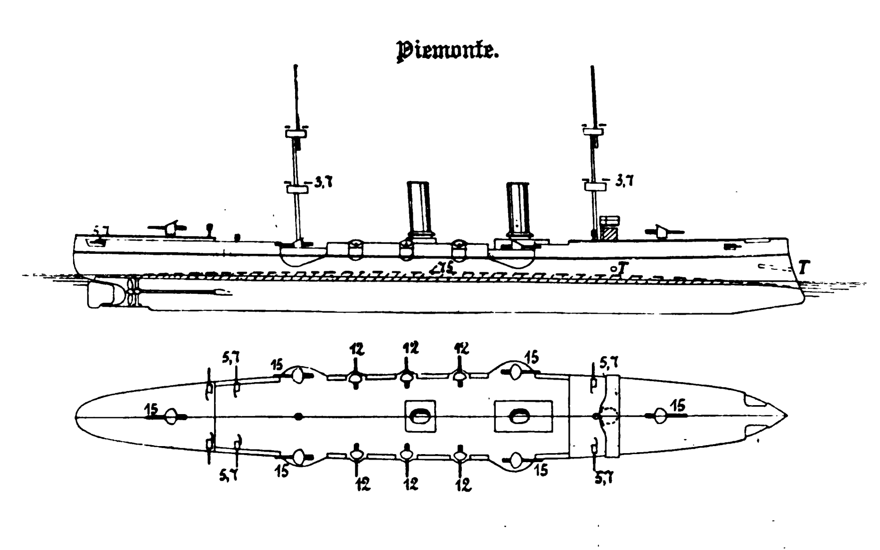

Astrea.
12
12
12
12
15
15
50
T
T
T

Italien.



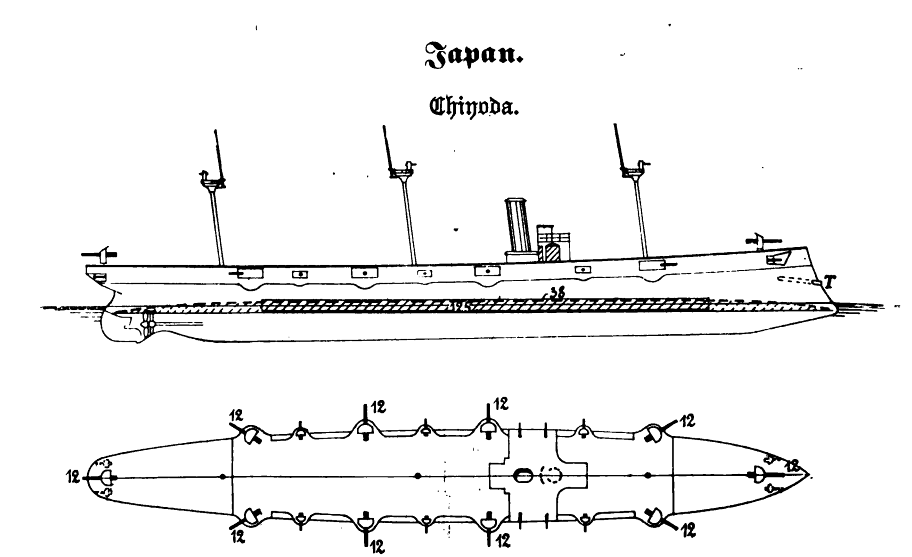

Benedetto Brin.
150
30,5
20
20
20
20
20

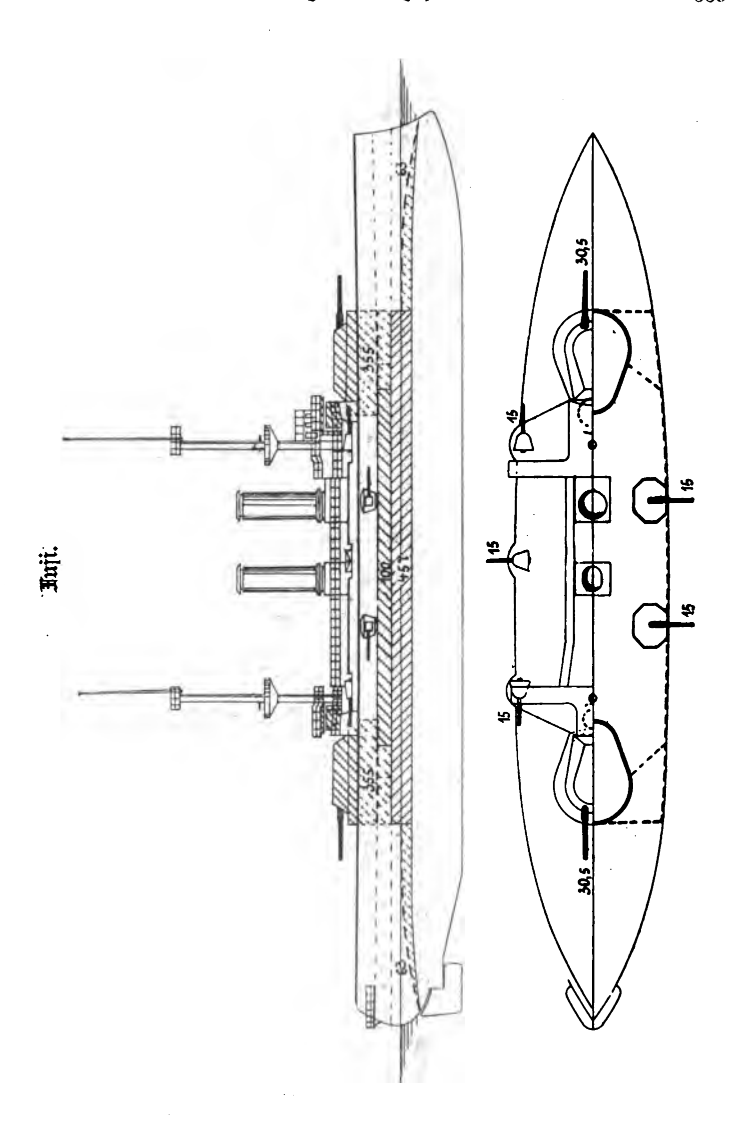
Piemonte.



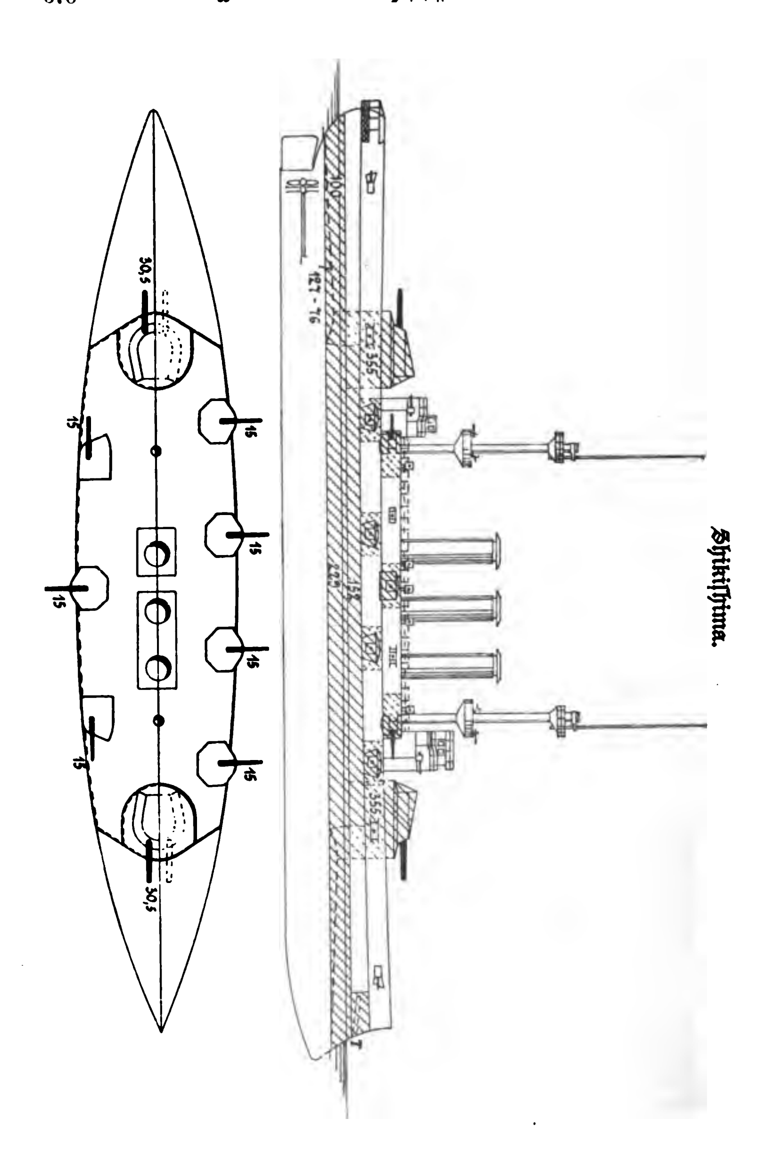
Japan.

Chiyoda.



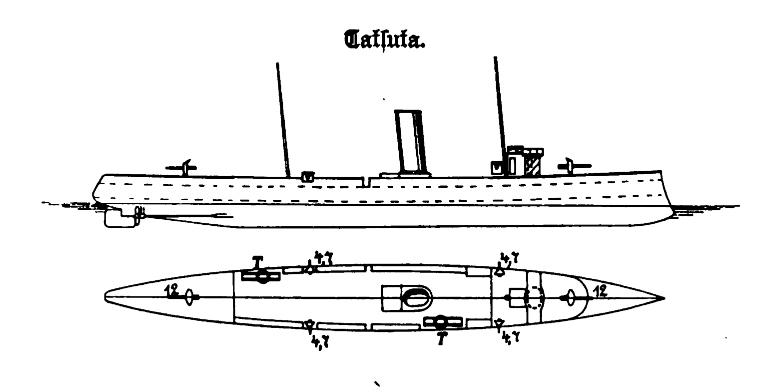


Fuji.


30,5
15
15
15
15
15
15
15
15
30,5
100
127-76
355
355
Shikishima.

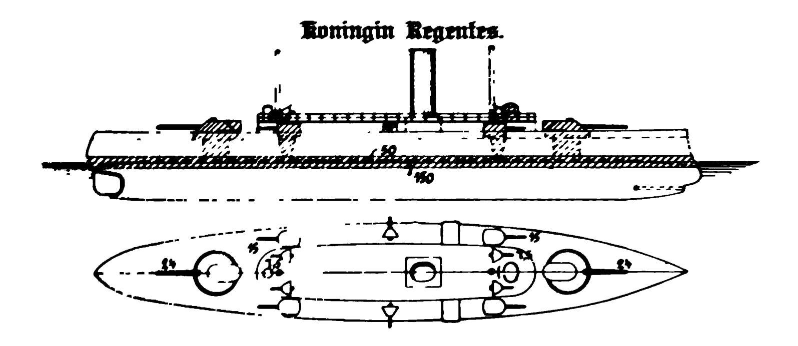
Itsukushima.

Tatsuta.

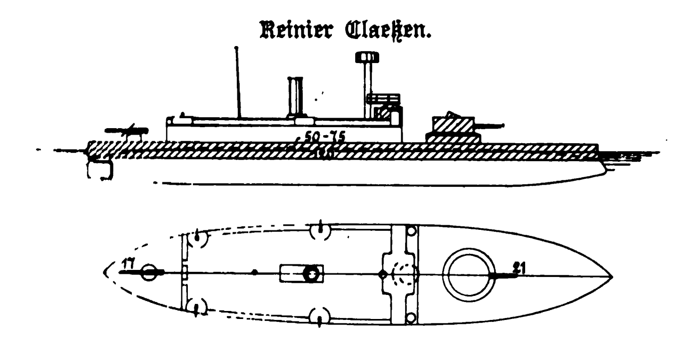


Niederlande.

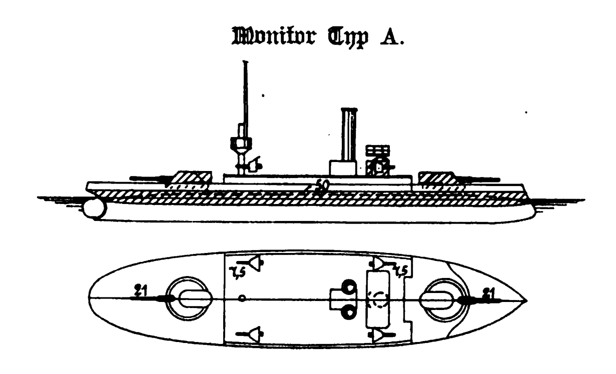
Koningin Regentes.



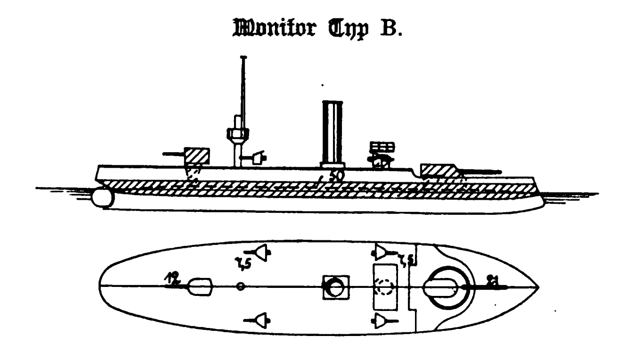
Reinier Claeßen.



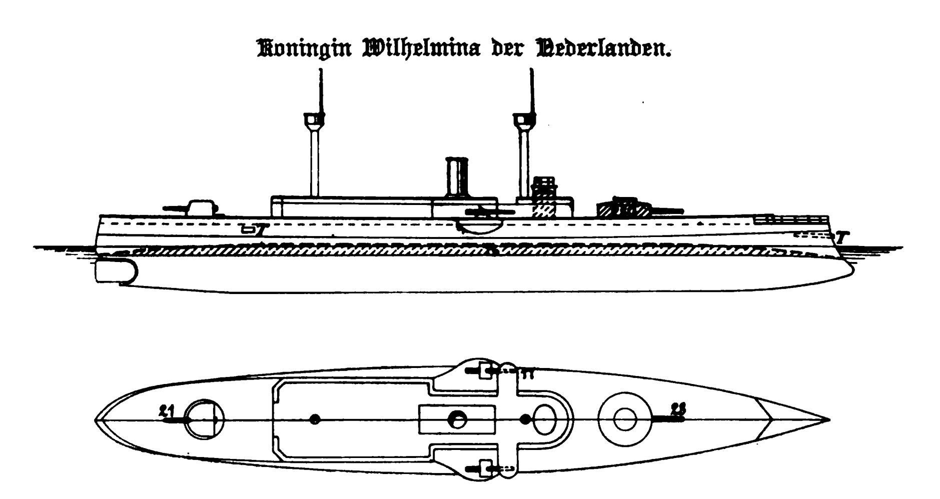
Monitor Typ A.



Monitor Typ B.

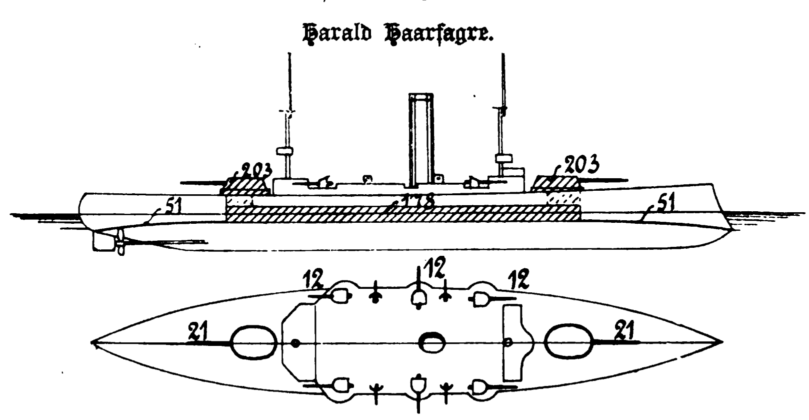


Koningin Wilhelmina der Nederlanden.



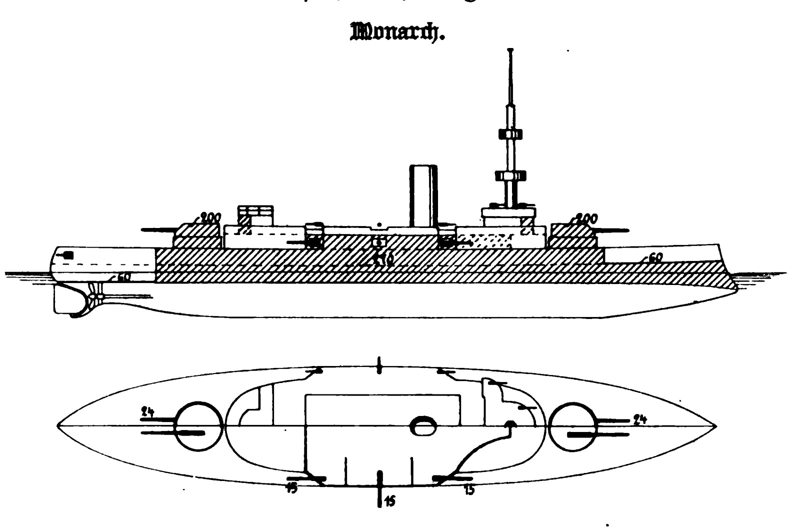
Norwegen.

Harald Haarfagre.



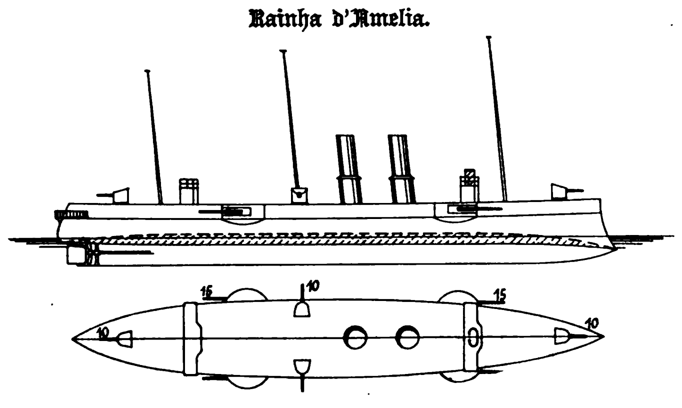
Oesterreich-Ungarn.

Monarch.



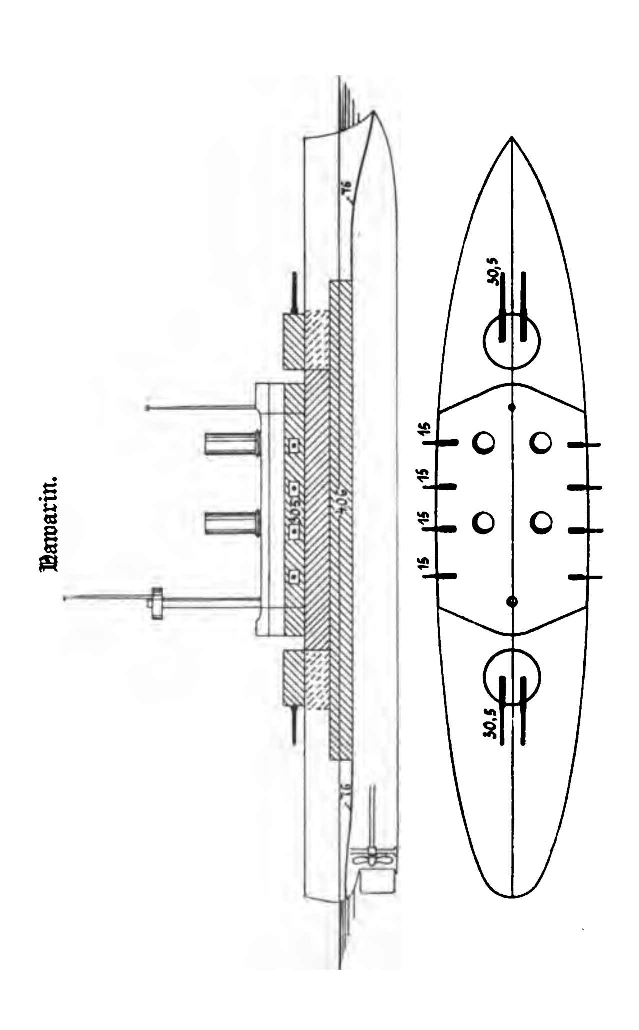
Portugal.

Rainha d'Amelia.

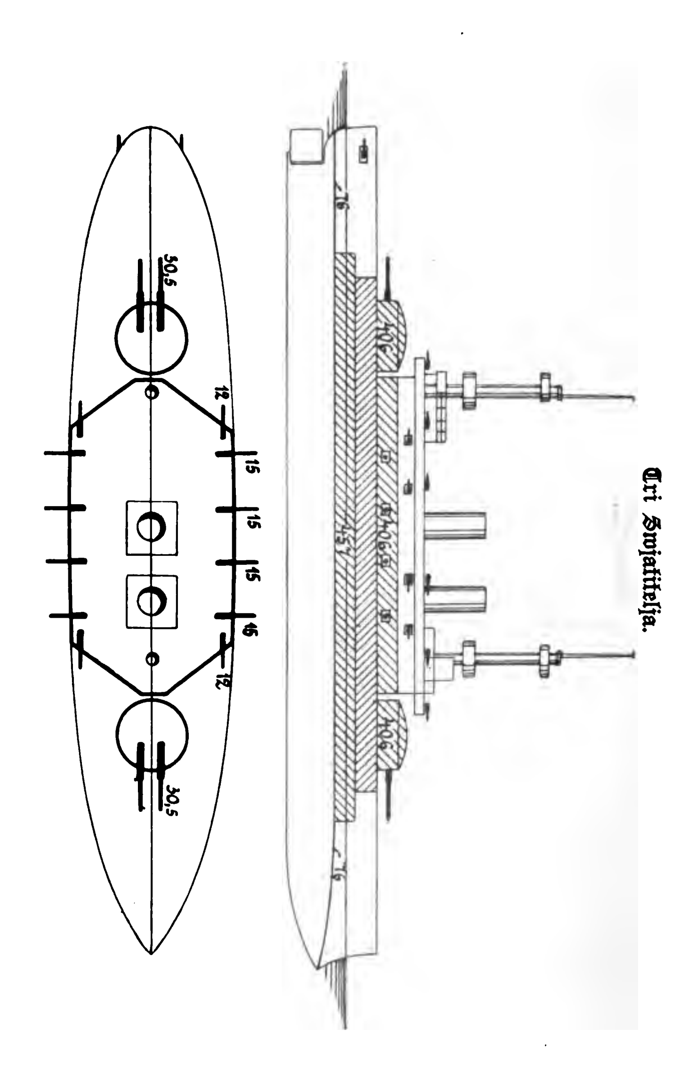




Sewastopol.

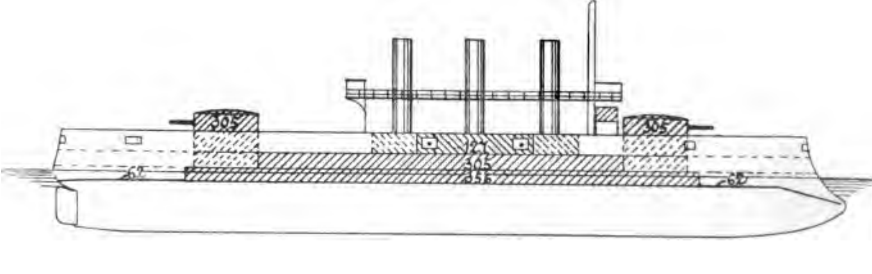


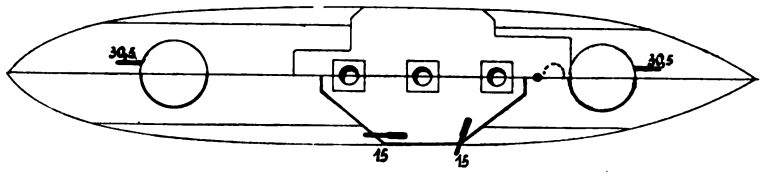
Navarin.



Tri Swjatitelja.

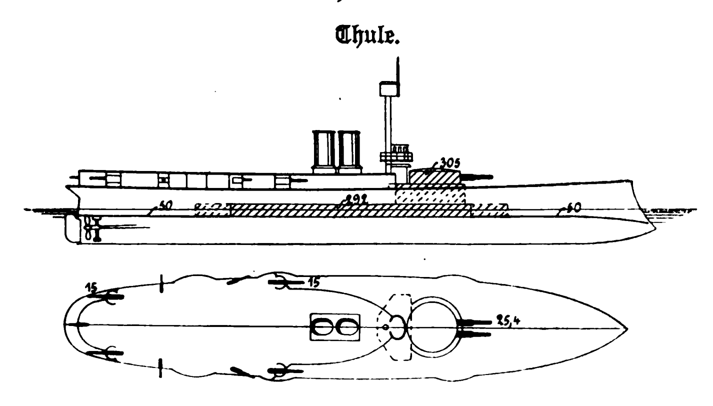
Dwjänadzat Apostoloff.





Schweden.

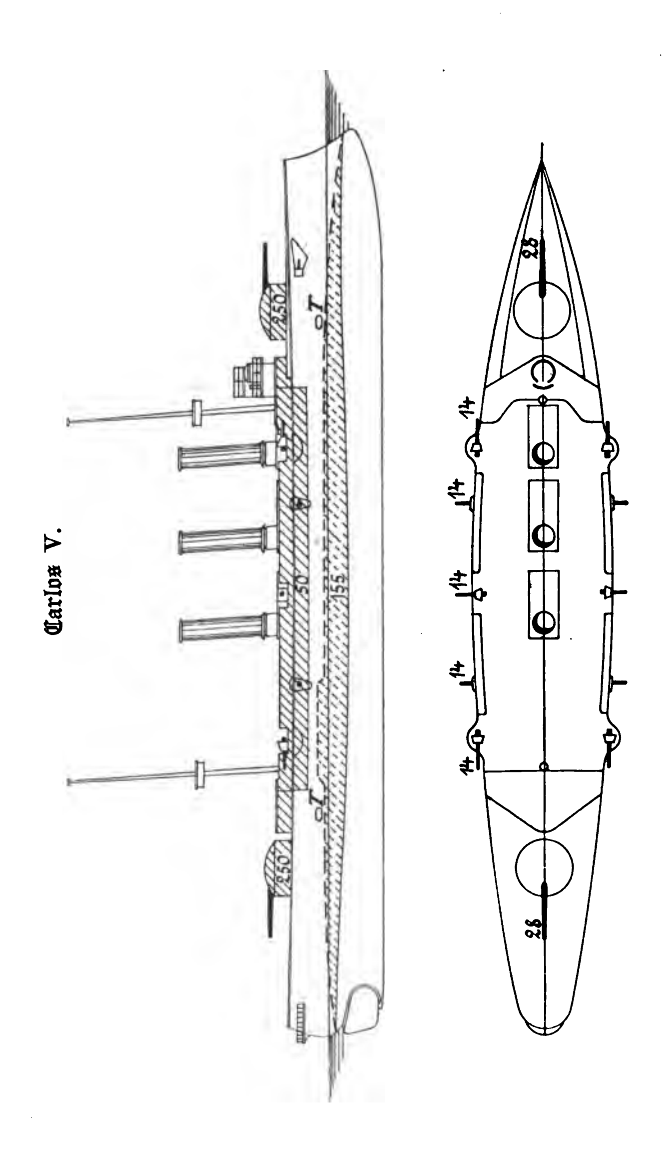
Thule.



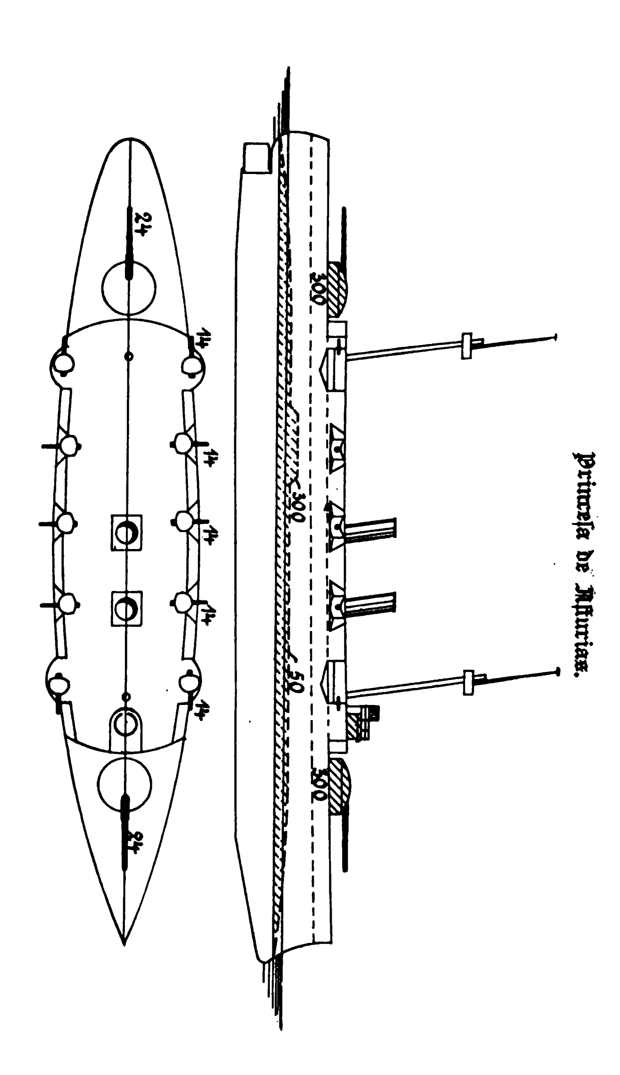


Spanien.

Pelayo.

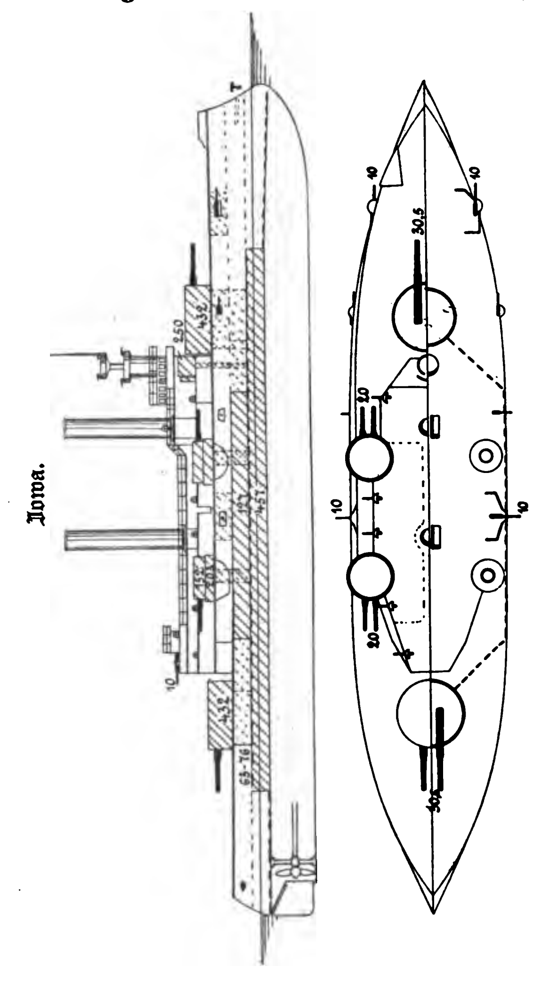


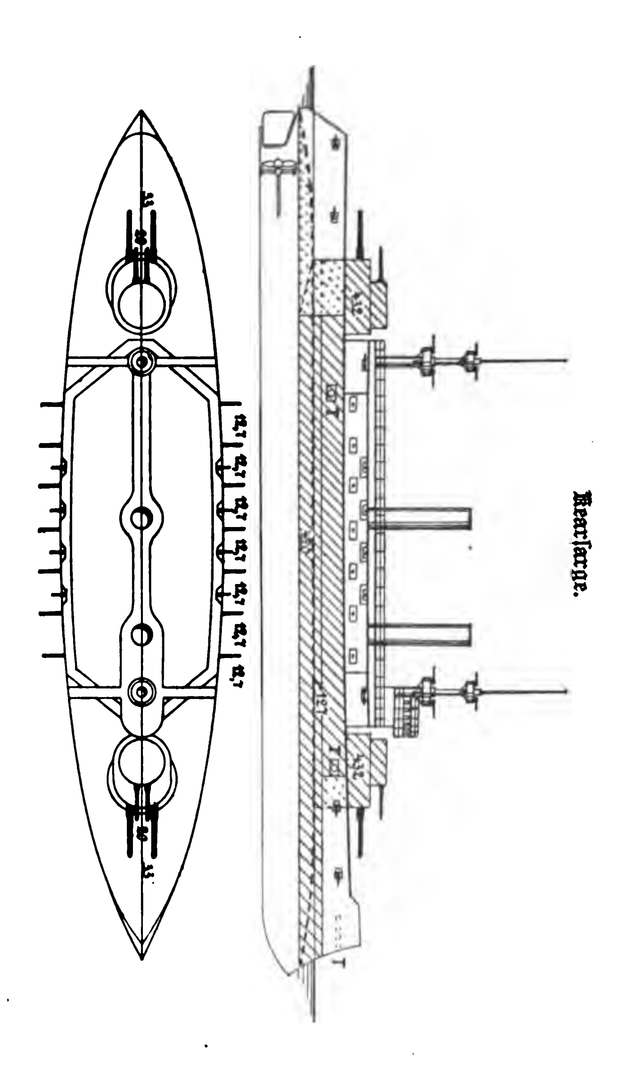
Carlos V.



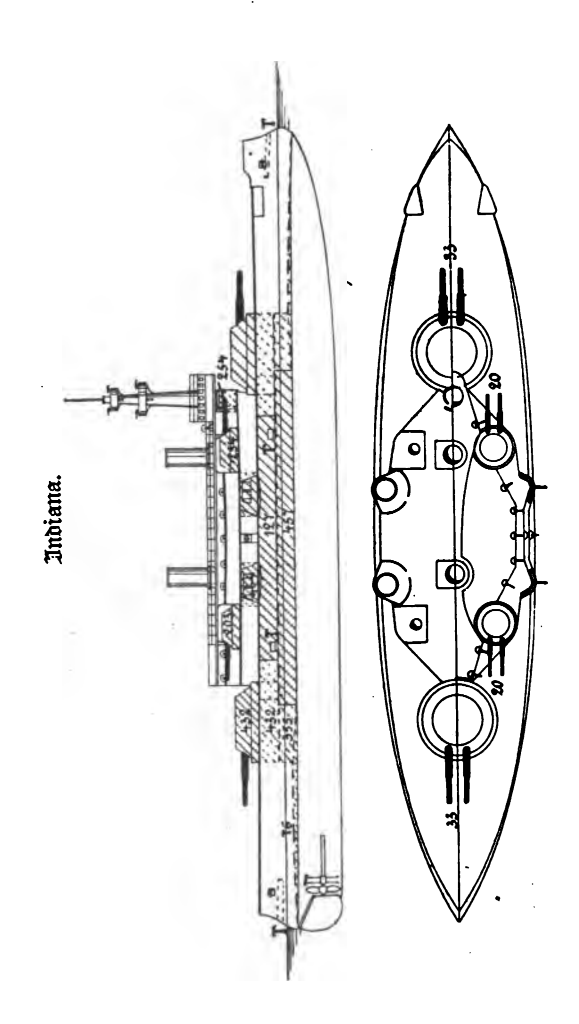
Princesa de Asturias.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

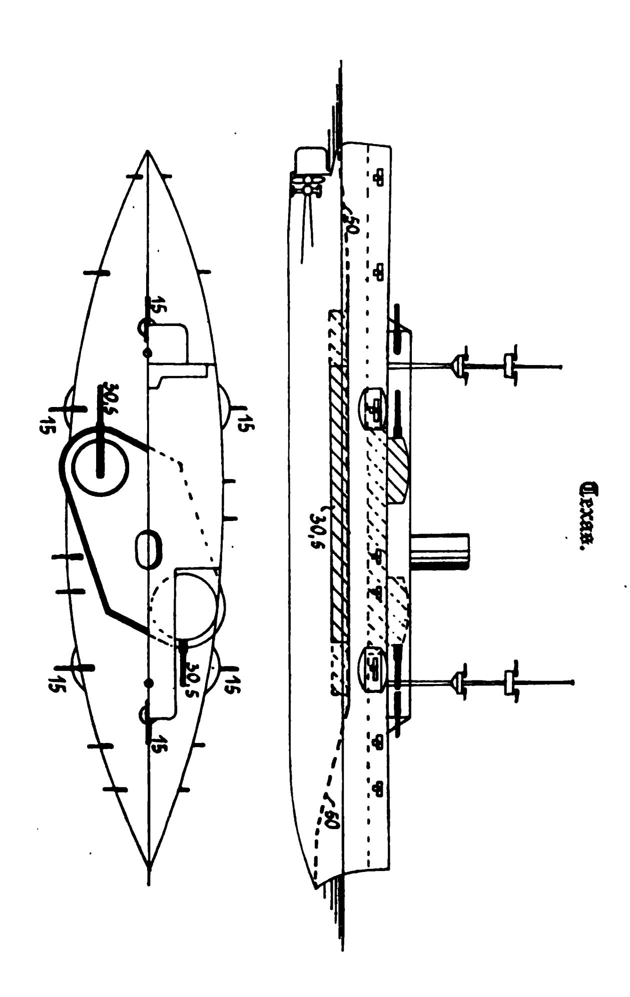




Kearsarge.

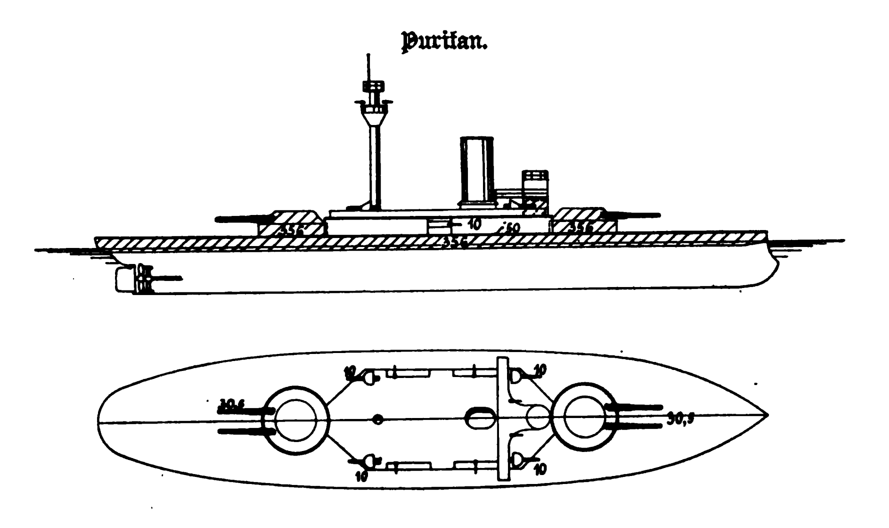


Indiana.

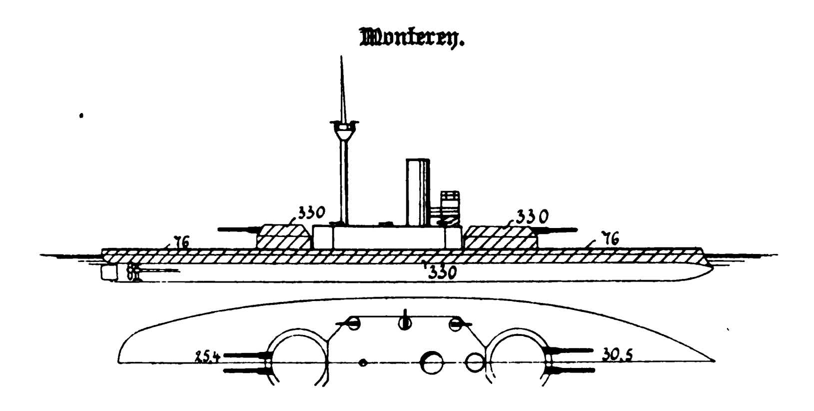


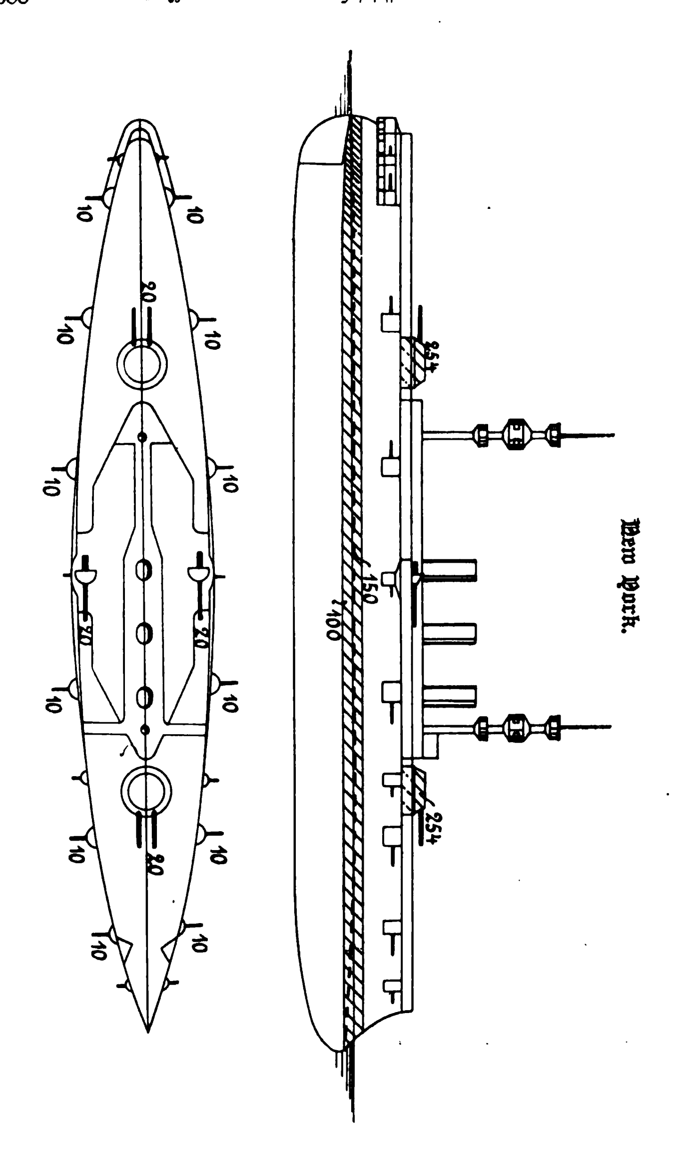
Texas.

Puritan.



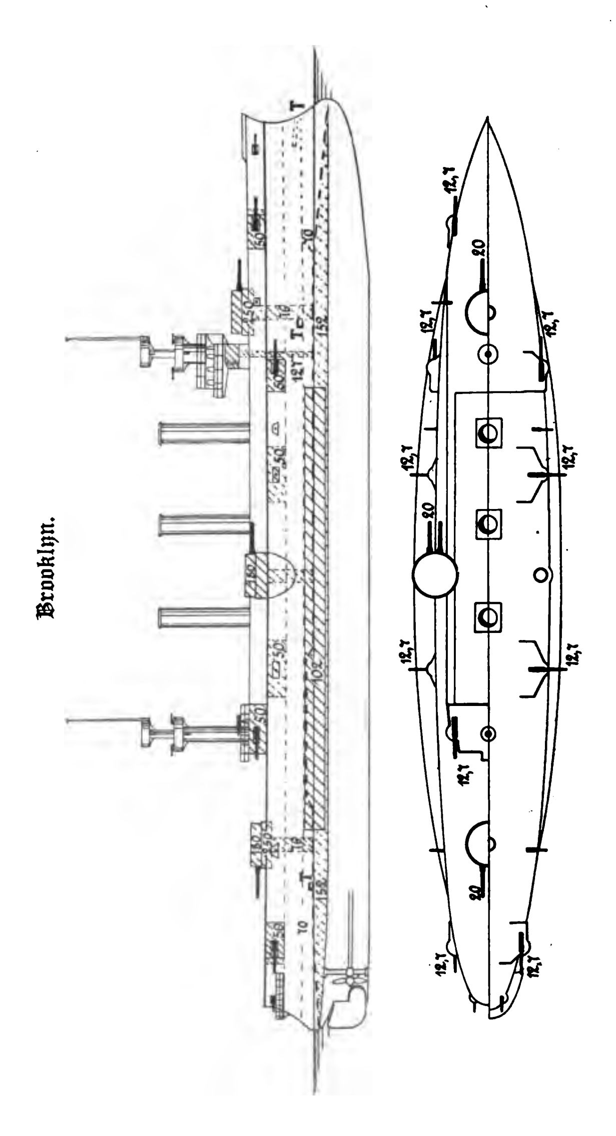
Monterey.

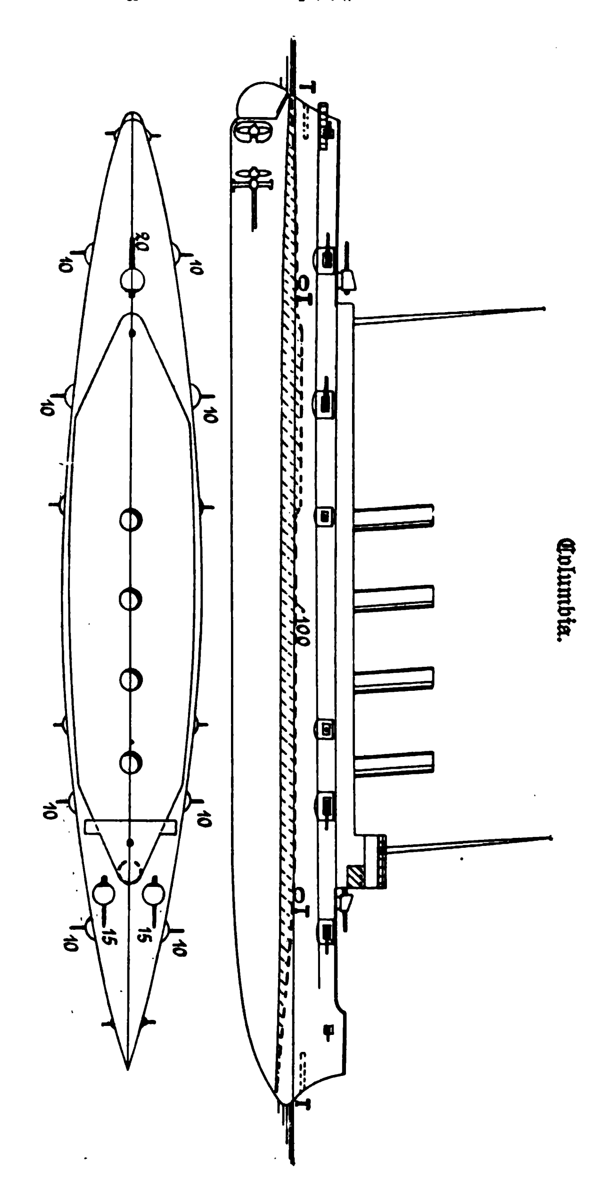




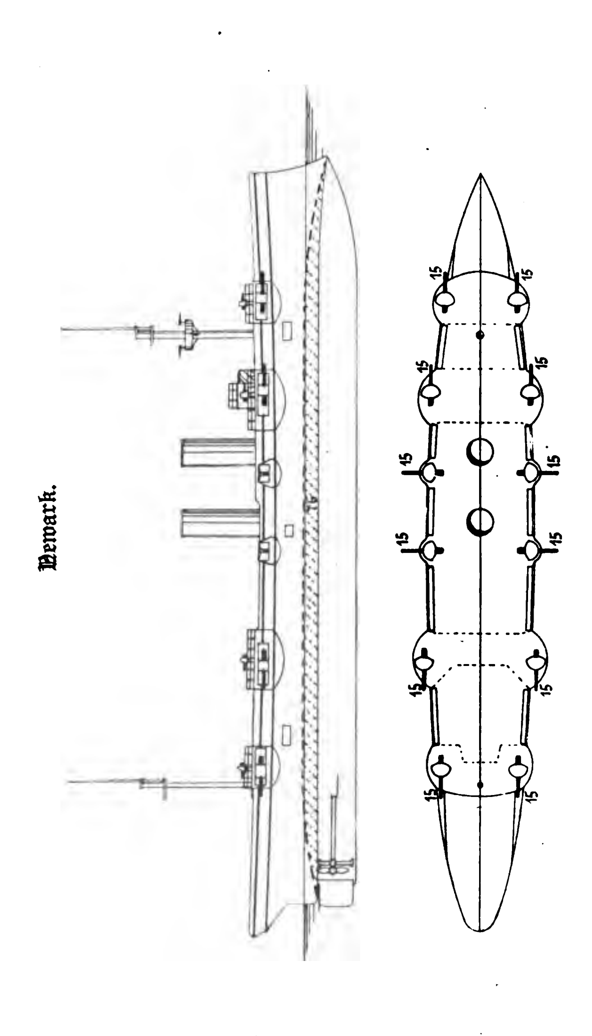
New York.

Brooklyn.



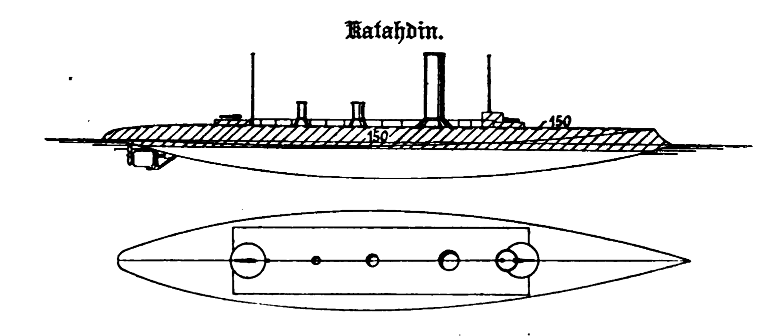


Columbia.

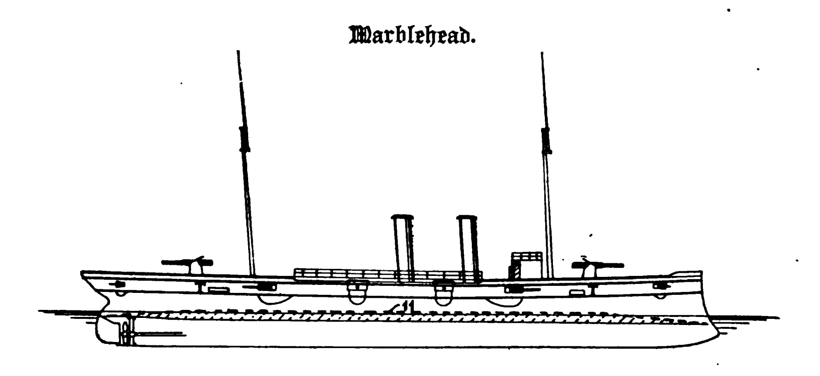


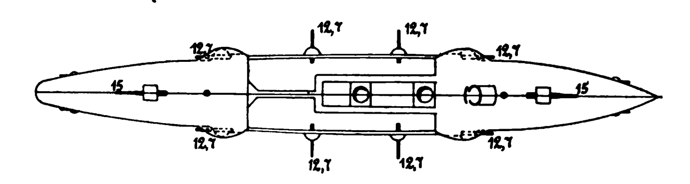
Newark.

Katahdin.



Marblehead.





Alphabetisches Sachregister.

F.

G.

H.

J.

K.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW, Kochstraße 68—71.



